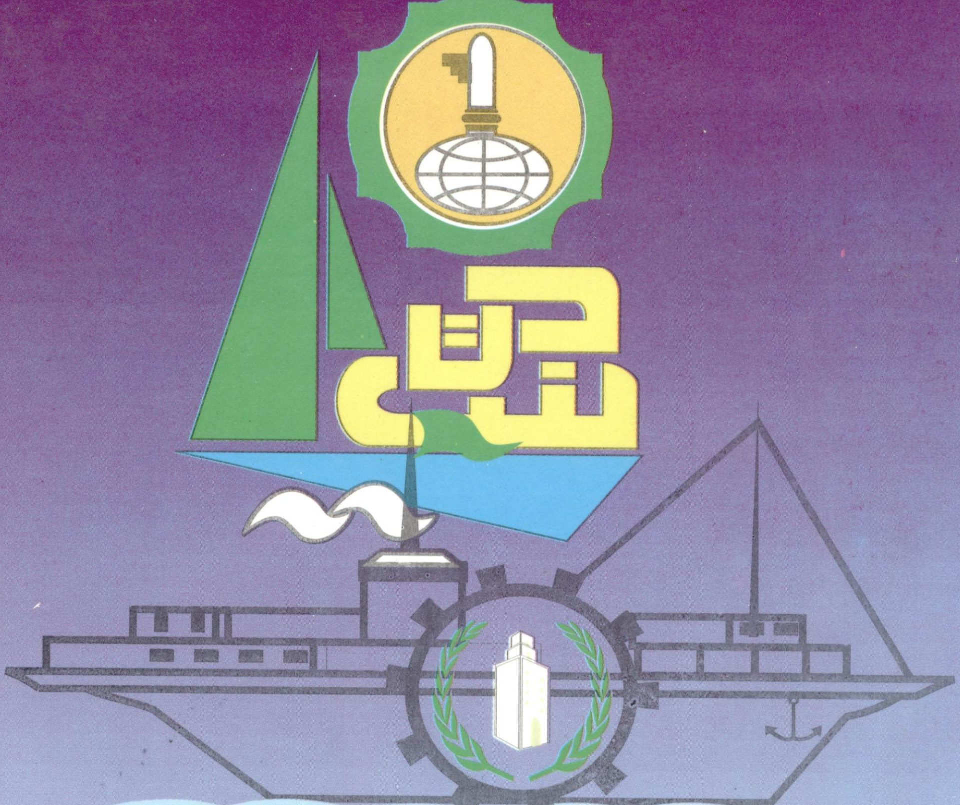
# عقود التصدير والاستيراد
# والقواعد المنظمة لها في ليبيا



عبد العزيز محمد الترهوني
المحامي

# عقــود الـتصديـر والإسـتيراد والقواعد المنظمة لها فى ليبيا


**عبد العزيز محمد الترهونى**

**المحامي**



الطبعة الأولى

(1998)

رقم الإيداع 1997/3048ف

دار الكتب الوطنية

**الناشر : غرفة التَجارة والصناعة والزراعة** / بنغازى

# تقديم

يسر غرفة التجارة والصناعة والزراعة ببنغازى ، أن تقدم هذا الكتاب القيم والمفيد للأخوة المنتسبين إليها وللمهتمين من طلبة دارسين وقانونيين وباحثين وذلك لما يحويه من معلومات ومصطلحات فى مجال الإستيراد والتصدير والمعاملات التجارية والتشريعات النافذة المنظمة لها محلياً ودولياً والاعراف التجارية .

آملين أن ينال رضى واستحسان جميع المهتمين بهذا المجال ليكون لهم دليلا ومرشدا لأعمالهم المستقبلية الناجحة.

وفى الوقت نفسه تتقدم الغرفة ومنتسبيها للأخ الأستاذ والمؤلف *عبد العزيز محمد الترهونى* بخالص الشكر والتقدير على هذا الجهد

متمنيين له التوفيق والعطاء .

والله الموفق

الناشر

غرفة التجارة والصناعة والزراعة

بنغازى

1 / أى النار / 1427 افرنجى


ص.ب 1286/208 هاتف 88791/82857/80971

مبرق 40077 بريد مصور (فاكس) : 80761

P.O. Box 208/1286---TEL 83791/82857 1

FAX 80761 --- TLX 40077

# مُقَدِّمَة

تتسم البيوع المحلية بالبساطة فى الإجراءات ، وتخضع العلاقة التعاقدية إلى نمط موحد فى الدولة الواحدة ، إلا أنه إذا كان البائع والمشترى يقعان فى دولتين مختلفتين فإن العلاقة التعاقدية يحكمها طابع آخر يتسم بالصفة الدولية ، فكل طرف من أطراف العلاقة القانونية تحكمه مصالحه الخاصة فى مواجهه الطرف الآخر ، لذا كانت هناك حاجة مع اتساع حركة انتقال السلع بين الدول الى ايجاد نظام يكفل المصالح المشتركة للأطراف ، وهذا بدوره أدى إلى بروز خصوصية قانون التجارة الدولية .

ومع تطور وازدياد الحركة التجارية أصبح إنتقال السلع والخدمات يتم من خلال آلية معقدة نتيجة لتعددية القوانين والأنظمة التى تحكم هذه الألية ، وحركة الإستيراد والتصدير تغطى جانباً كبيراً من النشاط التجارى ، إبتداء من البيوع الدولية، ونقلها وتمويلها ، والتأمين عليها والتشريعات والمؤسسات ذات العلاقة بالتصدير والإستيراد والتعريفة الجمركية ، وإن كان الإستيراد والتصدير فى نظر المستورد وحدة واحدة ، فإن الأمر قد يختلف بالنسبة لرجال القانون ذلك أن ألية التجارة الدولية لاتخضع لقانون موحد ، وإنما تخضع لعقود متعددة .

فالبيوع الدولية ينظمها العرف التجاري الدولي واتفاقية فينا للبيوع الدولية، وعقود النقل يخضع لطبيعة وسيلة النقل المستخدمة . وتمويل التجارة الدولية أصبح يتم من خلال الإعتمادات المستندية .

وفى البيوع ذات الطابع الدولى ، لايتنازل البائع عن البضائع ما لم يتحقق له دفع الثمن ، أوعلى الأقل الاحتفاظ بحقه عليها كضمان لسداد الثمن ، وبالمقابل فإن المشترى يمتنع عن دفع قيمة البضاعة قبل تسلمها، إذالم يكن أُعطى حقا قانونيا عليها.

اذاً فكل طرفٍ لايرغب في ان يظل جزء من رأسماله ، معطلا إلى حين إتمام عملية وصول البضاعة ، فالبائع الذى يرسل البضائع يعتبر جزءاً من رأسماله موجودا فى البحر اثناء النقل ، والمشترى يعطل جزء اً من رأسماله " ثمن البضاعة " على أمل وصول البضاعة سليمة مطابقة للمواصفات المتفق عليها .

وفوق ذلك ، فإن البائع يريد أن يضمن السداد ، حيث أن المشترى يقع فى بلد غير بلده ، ويخضع لنظام قانونى آخر ، كما أن البائع لايعلم الكثير عن المشترى من حيث مركزه المالى ، أو مصداقيته فى التعامل التجارى مثلاً .

ومن جانب آخر، فقد يكون هناك قصور فى آلية الدفع ، بسبب البطء بالإجراءات القانونية ، وعدم معرفة آلية الإجراءات القانونية فى بلد المشترى ، ناهيك عن احتمال وجود اضطرابات سياسية يترتب عليها صعوبة دفع المبيعات الخارجية، أو صعوبة تحويل المبالغ .

كذلك عدم معرفة البائع بأنظمة الإستيراد او التصدير، وهذه المخاوف لها مايبررها بالنسبة للبائع ، وهو عادة يرغب فى أن يتم الدفع بضمان بواسطة مصرف فى بلده كوسيلة لتفادى نتائج تلك الأخطار .

وقد يستعين البائع بحماية دولته فى حالة عدم سداد الثمن للبضاعة المباعة، وهو ما يعرف بضمان الائتمان ، ويكون ذلك بالنسبة الى الدول التى تسعى الى زيادة الصادرات ، فغالباً ما تدفع الدولة للبائع فى حالة عدم السداد من قبل المشترى وفق مايعرف بنظام : (*E.C.G.D*) ، والكلمة إختصار لنظام

المعمول به في بريطانيا *Export Credit Guarantee Department* .

ومن الآثار التى تبرز خصوصية التجارة الدولية ، خلافاً للبيوع المحلية، أن نقل البضاعة التى يتم تصديرها يخضع لقواعد خاصة ، تتعلق بالقواعد الواجبة التطبيق ، وطبيعة البضاعة من حيث اذا ماكانت سائبة او معبأة فى حاويات أو ثمينة، ومن حيث الوقت الذى تكون فيه البضاعة لدى المشترى ، وهى التى يتم نقلها من خلال وسائط متعددة ، ومن حيث احتمال تزايد الاخطار نتيجة للنقل ، الأمر الذى أدى إلى بروز التأمين على البضائع المستوردة بما يمثله من حماية للبائع والمشترى .

وكنتيجة مترتبة على تلك الخصوصية اقتضى الامر تعدد العقود التى تحكم الصبغة ذات الطابع الدولى ، بما تعكسه هذه التعددية من علاقات قانونية بين الاطراف ، فبالرغم من تعددها ، الا انها جميعا خرجت من رحم عقد البيع الدولى، خلافاً للبيوع المحلية ، فالبيع الدولى لايقتصر على مجرد تسليم البضاعة للمشترى ودفع ثمنها للبائع ، لأن العقود الاخرى تشكل جزءاً كجزء من دولية ذلك البيع، وتدخل آليا فى اتمام الصفقة الدولية كالعقود : النقل ، والمصارف ، والتأمين ، ووكلاء البائع، ووكلاء النقل .

ومع زيادة التبادل التجارى بين الدول برزت مشاكل تتعلق بهذه العقود، الأمر الذى أدى الى اهتمام رجال القانون بموضوعات التجارة الدولية وخصوصيتها، وتباينت الآراء فى تحديد طبيعتها .

فهناك من ذكر : ان عقد البيع الدولى هو فى الواقع عقد بيع عادى ، لان التعامل التجارى عموماً يخضع للعرف الذى لعب دوراً أساسياً فى تكوينه عندما كان القانون التجارى وليداً له ، وقد أمكن القول بأن : " قانون التجارة الدولية يخضع الى الآلية ذاتها التى يخضع لها القانون التجارى المحلى . " لأن التجار هم الذين كان لهم دور فى تكوين الأعراف والعادات التجارية " .

وخلافاً لذلك ، فهناك من يرى أن القواعد القانونية للبيوع المحلية تختلف عن القواعد التى تحكم البيوع الدولية ، فالأخيرة اصبح لها شروط ، وذاتية ، وشكل، ووضع قانونى ارتبط بها . (1)

وأياً كان الامر فلا شك أن الذاتية الخاصة لقانون التجارة الدولية ، بما تضمنته من نمط محدد فى العلاقات القانونية ، دعت رجال القانون الى الاهتمام به كقانون مستقل باعتباره قانون بيع يتجاوز الحدود ، اقتضى الامر توحيده بما يكفل توفير الإطار القانونى لطبيعته الدولية .

واستشعاراً بأهمية فهم آلية تجارة التصدير والاستيراد من خلال توحيد رؤية العلاقات القانونية المتعددة برز قانون التصدير والإستيراد كما يحلو للبعض أن يسميه، وأصبح مدخلاً فى مجال الفكر القانونى ، وفرض نفسه كأحد الموضوعات الهامة فى المجال التجارى والقانونى .

وبما عكسته التشريعات الأخيرة فى بلادنا بتوجيه الإهتمام الى تجارة التصدير والإستيراد ، وتنظيم التجارة الخارجية يشكل فى مجمله توجهاً يعكس الرغبة فى تطوير الإهتمام بهذا المجال .

إلا أنه رغم التوجه ، فإن الكوادر الوطنية سواء على المستوى التجارى أو المجال الأكاديمى لازالت محدودة ، مقارنة بالدول التى سبقتنا فى هذا المجال .

---

(1) (( Clive M. Schmitthoff's . (1968) The unification of the law of International Trade. P. 105 .J.B.L ))

لذا نقدم هذا الكتاب كمحاولة متواضعه للمهتمين بقانون التجارة الدولية من رجال قانون ، وطلبة ومهنيين دفعنا إلى ذلك نقص المكتبة الليبية فى هذا المجال ولايفوتنا فى هذا المجال أن نتقدم بالشكر العميق لاولئك الذين كان دعمهم وتشجيعهم سبباً فى ظهور هذا العمل .

وا لله ولى التوفيق ،،،،،

عبد العزيز محمد الترهونى

المحامى

# فهرس

الموضوع	رقم الصفحة

| الموضوع | رقم الصفحة |
|---|---|

| الموضوع | رقم الصفحة |
|---|---|

| الموضوع | رقم الصفحة |
|---|---|

| الموضوع | رقم الصفحة |
|---|---|

| الموضوع | رقم الصفحة |
|---|---|

| الموضوع | رقم الصفحة |
|---|---|

| الموضوع | رقم الصفحة |
|---|---|
| 7.14.1 – الإنحراف البحرى (Deviation) | 195 |
| 7.14.2 – النقل من سفينة لأخرى (Transhipment) | 195 |
| 7.15 – شروط إنتهاء سريان عقد النقل | 195 |
| 7.16 – شرط تغيير الرحلة | 197 |
| 7.17 – شروط مصروفات الإرسال | 197 |
| 7.18 – الخسارة الكلية | 198 |
| **الفصل الثامن : الإعتمادات المستندية وعقود التصدير والإستيراد** | 201 |
| **8 – تمهيد** | 203 |
| 8.1 – تطور الإعتمادات المستندية فى ظل التجارة الدولية | 204 |
| 8.2 – الخصائص الجوهرية للإعتمادات المستندية | 207 |
| 8.2.1 – مبدأ ضرورة التطابق | 208 |
| 8.2.2 – مبدأ عدم تجاوز آلية الإعتماد المستندى | 210 |
| 8.2.3 – مبدأ إستقلالية الإعتماد المستندى | 211 |
| 8.3 – تحويل الإعتماد المستندى *Transfearable Credit* | 212 |
| 8.3.1 – حق المستفيد فى إحالة الحق | 213 |
| 8.3.2 – آلية الإعتماد المستندى القابل للتحويل | 215 |
| 8.4 – أنواع الإعتمادات المستندية | 218 |
| 8.4.1 – الإعتماد المستندى القابل للإلغاء *Revocable Credit* | 220 |
| 8.4.2 – الإعتماد المستندى غير القابل للإلغاء *Irrevocable letter of Credit* | 223 |
| 8.4.3 – الإعتماد المستندى المعزز *Confirmed letter of Credit* | 226 |
| 8.4.4 – الإعتمادات المستندية المستحدثة | 229 |
| 8.4.4.1 – الإعتماد المستندى ذو الدفع الاجل *Deferred Payment Credit* | 229 |
| 8.4.4.2 – اعتماد الضمان *Stand by Credit* | 231 |

رقم الصفحة | الموضوع

| الموضوع | رقم الصفحة |
|---|---|

| الموضوع | رقم الصفحة |
|---|---|

# الفصل الأول

## مصادر وتوحيد قانون التجارة الدولية

# الفصل الاول

## مصادر وتوحيد قانون التجارة الدولية

مرت محاولات توحيد قانون التجارة الدولية بمرحلتين :

**ا لأولى : مرحلة العرف التجارى .**

**الثانية : مرحلة توحيد قانون التجارة الدولية على مستوى الدول .**

### 1.1 : مرحلة العرف التجارى :

ظهور الأعراف التجارية فرضتها معطيات أخلاقية ، ومصالح الأطراف المشتغلة بالمجال التجارى ، لهذا تعد من أهم المراحل التى كان ولايزال لها الأثر فى تكوين وتوحيد قواعد التجارة الدولية .

وتنقسم هذه المرحلة إلى قسمين :

**أ- مرحلة العرف التجارى التلقائى .**

**ب- مرحلة إدخال العرف إلى التشريعات الداخلية .**

### 1.2 : مرحلة العرف التجارى التلقائى :

هذه المرحلة فرضها الواقع الذى كان عليه حال التعامل التجارى ، حيث انتقال التجار بين المدن مع بضائعهم ولّد أعرافاً أصبحت مقبولة .(1)ولعل الاسواق المؤقتة التى ظهرت فى اوروبا ، وما نجم عنها من خلق قواعد عرفية كالتنفيذ الجبرى، والوفاء بالعهود ، والتى أصبحت مقبولةً لدى كافة المدن التى تقام بها الاسواق كان وراء ظهورها .(2)

ويرى جانب من الفقه: أن هذه المرحلة اتسمت بوجود قواعد عرفية موحدة كوّنها التجار الذين يسافرون من مكان إلى آخر فبرزت الأعراف التجارية فى العصور

---

(1) (( C. M. Schmitthoff.The unification of the law of International Trade P. 105 . J.B.L ))

(2) (( د. رضا عبيد (1992) القانون التجارى صفحة 14 الناشر ))

الوسطى بشكل واضح ، حيث مر قانون التجارة الدولية بعدة عوامل شكلت وجوده من خلالها ، من بينها قانون العدالة الطبيعي وعدم الظلم ، وهذا القانون يستند الى مفاهيم اخلاقية جسّدها القانون الكنسي ، كذلك العادات البحرية وتشكيل محاكم مختصة بالمنازعات التجارية .(1)

ويذهب بعض الشراح : إلى أن العوامل التى ساعدت على تطور التجارة الدولية هى التشابه فى الواقع الاقتصادى ، ونمو العادات التجارية ، وطابعها العالمى، واستعارة العادات بين المدن التجارية ، حيث تم استعارة قانون اورليون ، فى دامى فيزبى، كل هذه العوامل لاشك أسهمت فى التوحيد .(2)

### 1.2.1 : مرحلة ادخال الاعراف التجارية للتشريعات الداخلية :

تطور قانون التجارة الدولية ، فى مرحلة لاحقة ، تميزت بإدخال قانون التجار والقواعد العرفية فى تشريعاتها الداخلية فى دول مختلفة فى الفترة من القرن السابع عشر ، حتى القرن التاسع عشر .(3)

وفى بريطانيا تم إدخال قانون التجار ، عندما تبنى اللورد " مانسفيلد " مبادئ ذلك القانون ، وقام بادخالها فى الشريعة العامة عام 1896 . (4)

ورغم ادخال قانون التجار فى التشريعات المحلية ، إلا أن الطابع الدولى للمعاملات التجارية لم يتغير ، إذ أنه فى هذه المرحلة برزت عدة عقود ذات طابع دولى، مثل : عقد *F.O.B* وعقد *C.I.F* .

ونتيجة لتشابه القواعد التجارية ، عبر اللورد مانسفيلد عن ذلك بقوله : " ان قانون التجار متشابه فى كل انحاء العالم " . (5)

---

(1) (( C. M. Schmitthoff's .The unification of the law of International Trade P. 106 J.B.L ))

(2) (( Frederic. S . R . Sanborn. (1989) Origins of early English maritime and commercial law. P. 185 - published by professional books Ltd England ))

(3) (( C.M. Schmittoff's .The unification of the law of international trade . P. 107 J.B.L ))

(4) (( C. M. Schmitthoff's . unification of the international trade . P. 107 ))

(5) (( C. M. Schmitthoff's.The unification of the law of international trade. P. 107 ))

هذا وتطورت بعد ذلك قواعد عرفية ، تهدف الى ضمان الدفع للبائع من قبل المشترى ومن خلال استحداث قواعد الأعراف الموحدة للإعتمادات المستندية . (1)

## 1.3 : مرحلة توحيد قانون التجارة الدولية على مستوى الدول :

رغم ما ذهب اليه اللورد مانسفيلد : من ان قانون التجار متشابه فى جميع أنحاء العالم ويشكّل حقيقة أساسية تعكس الواقع ، إلا أن المفهوم التقليدى لسيادة القانون الداخلى لم يسلّم بذلك .

بالإضافة الى النظرة الخاصة التى توليها الدول للتجارة الدولية ، باعتبارها تشكل طابعاً اقتصادياً يتعلق بمصالحها فبرزت مشاكل تواجه التجارة الدولية، منها مواجهة متطلبات القانون الداخلى مع زيادة مقتضيات التعاون الدولى ، فالمسألة لاتتعلق بمصالح كل دولة على حدة ، بل بتطور التجارة الدولية ، واثرها على العلاقات الدولية ، خصوصاً وأن هناك مسائلا تتعلق بتنازع القوانين بين الدول ، عند تطبيق أمور ذات علاقة بالتجارة الدولية .

غير أن **المفهوم التقليدى** بدأ **يتراجع** أمام ما حملته التجارة الدولية من تطور اقتصادى وزراعى، وارتفاع فى مستوى المعيشة ، حيث ادى كل ذلك بدوره إلى إعادة النظر فى المفهوم التقليدى ، وتجاوزه إلى **مفهوم التعاون الدولى** .

كما أن القواعد التى تحكم البيوع الدولية،لايتم الفصل فيها بواسطة القوانين المحلية، باعتبارها قد تختلف فى أحكامها بحسب آلية وفلسفة القانون المحلى، والنظريات التى تحكمه خصوصاً فيما يتعلق بالقبول والايجاب، وانتقال الملكية،وتبعة الهلاك، كذلك المسائل المتعلقة بعدم مطابقة البضائع لشروط العقد .

ولما لتوحيد قانون التجارة الدولية من آثار ايجابية، تبررها الفائدة ، والحاجة معاً، منها تفادى السلبيات سالفة الذكر، لذا بادرت عدة مؤسسات غير حكومية بالاهتمام بشؤون دراسة توحيد القواعد الخاصة بالتجارة الدولية ، منها المعهد الدولى بروما

---

(1) (( ظهرت تلك القواعد عام (1929) ثم توالى تعديلها حتى أخر تعديل لها عام (1993)كقواعد عرفية))

لتوحيد القانون الخاص . (1)

فقد قرر فى إجتماعه خلال فبراير عام 1929 ف بروما امكانية دراسة توحيد عقود البيوع الدولية بمشاركة مجموعة من الاساتذة ورجال القانون ، من بعض الدول لتحقيق ذلك الهدف .

وتم تكوين لجنة ، لإعداد تصور حول مشروع اتفاقية تتعلق بتوحيد البيوع الدولية ، وفى عام 1935 ف قامت اللجنة بنشر صياغة للمشروع ، وتم تقديمه للدول ، لمعرفة وجهة نظر حكومات الدول التى لها عضوية بمعهد روما . (2)

وبناء على الملاحظات التى وردت من تلك الدول تم إعداد الصياغة الثانية ، والتى قام المعهد الدولى بنشرها عام 1939 ، غير أن اندلاع الحرب العالمية الثانية منع عقد المؤتمر الدبلوماسى لمناقشة مشروع الاتفاقية وقد تولت حكومة هولندا مسؤولية الإعداد للمؤتمر الخاص بتوحيد عقود البيوع الدولية فى نوفمبر 1951 ، وعقد مؤتمر يتعلق بتوحيد القانون الخاص ، وظهر تأييد لتوحيد عقود البيوع الدولية مما يعد خطوة ايجابية من 25 دولة حضرت المؤتمر ، وتم الاتفاق على تعديل المشروع من خلال لجنة خاصة شكلت لهذا الغرض . (3)

**1.4 : اتفاقية هيغ 1964 :**

بعد اتمام مشروع الاتفاقية عام 1956 من خلال اللجنة المشار إليها تم إرساله من قبل حكومة هولندا الى كافة الحكومات ، أو المنظمات الدولية لإبداء الملاحظات . (4)

---

(1) (( C . M. Schmittoff.The unification of the law of international trade . P. 112 J.B.L ))

(2) (( Peter Winship(1984). The scope of the vianna convention on international sale of goods . P. 1-4-5 Published by Matthew Bender.- New York ))

(3) (( Gunnar Lager gren. Auniform law of international sale of goods. P. 131-132 J.B.L ))

(4) (( Peter Winship. The scope of the vianna convention on international sale of goods . P. 1-8 ))

وتمخض عن ذلك المشروع : مشروع اتفاقيتين يتعلق الأول بتوحيد القانون الخاص بالبضائع فى عقود البيع ، ويتناول المشاكل القانونية ، مثل مسألة الإيجاب والقبول . وتوحيد الصياغة القانونية للعقود. وبتوحيد القانون المتعلق بالبيع الدولى للبضائع ( *ULIS* ) " *Uniform law on sale of goods* " . والثانى يتعلق بتوحيد الصياغة القانونية للعقود (*ULF*) وقد عقد المؤتمر الدبلوماسى الثانى الخاص بإتفاقية هيغ عام 1964 ، بهدف توحيد القانون المتعلق بالبيع الدولى للبضائع ، وحضره ممثلون عن 26 دولة ، وقد تناول المؤتمر اتفاقيتين: الأولى تتعلق بتوحيد صياغة عقود البيع الدولية ، والثانية تتناول موضوع البيع الدولى ، والتزامات الاطراف وانتقال تبعة الهلاك ، وقد أدخلت بعض الدول الاتفاقيتين فى تشريعاتها الداخلية ، غير أن الدول التى وقعت الاتفاقيتين تعتبر محدودة إذ لاتتجاوز عشر دول .

ولم تنظم دول أوربا الشرقية للإتفاقية وأعتبرت أن الإتفاقية من نتاج النظام القانونى لدول غرب أوربا ، الأمر الذى عطل الإتفاقية وأصبح البحث عن محاولة لتوحيد قانون التجارة الدولية أمراً ضروريا . (1)

## 1.5 : اتفاقية فينا عام 1980 :

تعتبر اتفاقية هيغ عام 1964 ، حجر الأساس ، فى توحيد قانون البيوع الدولية ولقد عكس ظهور الاتفاقيتين السابقتين رغبة الدول فى الاهتمام بتوحيد قانون البيوع الدولية ، خصوصاً الدول النامية ، غير أنه وإن كان الأمر كذلك ، الا أنه أمام محدودية الدول الموقعة على الاتفاقية لم يكتب لها النجاح . (2)

فقد انتقدت من جانب التجار ،وقامت الامم المتحدة بتكوين لجنة تابعة لها للاهتمام بالقانون التجارى الدولى ــ وتعرف بإسم (*Uncitral*) وتوجد جملة من العوامل التى ادت إلى ظهور هذه اللجنة أهمها :

---

(1) (( John C. Reitz (1988) . Ahistory of cutoff Rules as from of caueat emptor : Part 1 - The 1980 UN Convention on the international Sale of Goods . P. 455- 456. Published by the American journal compartive law vol 36 ))
(2) (( Peter Wiship -13 ))

أولاً : محدودية المنظمات ذات العلاقة بالتجارة الدولية .

ثانياً : ضعف مشاركة الدول في اتفاقية هيغ عام 1964 .

ثالثا : النجاح الذى حققته اجتماعات المتخصصين فى مجال التجارة الدولية ، والتى تمت تحت مظلة اليونسكو من خبراء من دول الاقتصاد الحر ، ودول الاقتصاد المخطط فى الفترة ما بين عام 1958 و 1964 ، وما اظهره خبراء الجانبين من رغبة فى ازالة العوائق التى تعوق انتقال حركة البضائع .

رابعاً : رغبة الدول النامية فى تطوير قانون التجارة الدولية .

خامسا: دعوة الفقهاء إلى تبنى رؤية جديدة لتوحيد قانون التجارة الدولية . (1)

ونتيجة لذلك كله ، قدّم الأمين العام للامم المتحدة مشروعاً إلى الجمعية العامة بشأن انشاء لجنة الامم المتحدة لقانون التجارة الدولية ، وبتاريخ 17 ديسمبر عام 1966 تكونت لهذا الشأن لجنة من 29 دولة ، بهدف دعم وتطوير وتوحيد قانون التجارة الدولية ، وزيادة التعاون بين المنظمات العاملة فى هذا المجال ، وذلك بغرض تشجيع التعاون فيما بينها ، وتوسيع قاعدة المشاركة فى الاتفاقيات الدولية ، وكما تهدف اللجنة الى اعداد اتفاقيات دولية جديدة تتعلق بصياغة وتوسيع وقبول المصطلحات والعادات المتعلقة بالتجارة الدولية ، وما ينبغى ملاحظته أن الدول التى لم تبدِ اهتماماً باتفاقية هيغ عام 1964 مثل : الدول النامية ، ودول اوروبا الشرقية، شاركت من خلال لجنة الامم المتحدة للقانون التجارى الدولى ( *Uncitral* ) . (2)

وكما أشرنا فى السابق ، فإنه وإن كانت اتفاقية هيغ عام 1964 تشكل حجر الزاوية فى توحيد البيوع الدولية ، إلا أنها لم تتعرض إلى جملة من المسائل ، كانت فى غاية الأهمية مثل مسألة التقادم فى بيوع التجارة الدولية .

وقد بادرت لجنة الامم المتحدة للقانون التجارى الدولى الى التصدى ببحث هذه المسألة عام 1968 ، وقد تم تبنى اتفاقية خاصة بالتقادم عام 1974 ، والتى دخلت إلى حيز

---

(1) (( C . M. Schimtthoff's unification of the law of international trade. P.116 ))
(2) (( C . M. Schmitthoff's . P. 117 ))

التنفيذ للدول التى صادقت عليها ، الى ان تم تعديل اتفاقية التقادم من خلال إتفاقية فيناعام 1980 .(1) واضافة الى ذلك قامت لجنة الامم المتحدة للقانون التجارى الدولى، بإعداد مشروع اتفاقية تتعلق بعقود البيع الدولى للبضائع ، وبعد إجراء التعديلات بمشروع الاتفاقية عرضت للمصادقة فى مؤتمر دبلوماسى عقد بفينا، وقد وقعت إحدى وعشرون دولة عليها وأشترط لسريان الاتفاقية مصادقة عشر دول، وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ عام 1988 م بعد قرارعشر دول بالتصديق عليها،ورغم أن بعض الشراح يذهبون إلى ان اتفاقية فينا تجد اساساً لها فىاتفاقية هيغ عام1964 إلا أن هناك جوانبا تضمنتها اتفاقية فينا على قدر من الأهمية.

ونستعرض ما تناولته الاتفاقية بشكل موجز، فقد تضمنت الاتفاقية جملة من الاحكام تتعلق بسريان الاتفاقية على عقود البيع بالإتفاقية ( دلالة المواد 1 إلى 6 ) وكذلك أحكاماً تتعلق بالعقد ، والمسائل الجوهرية : القبول ، انتهاء القبول، الايجاب ووقت قبول الايجاب ( دلالة المواد 14 الى 24 )، وشملت الإتفاقية نصوصاً تتعلق بالأحوال التى تخوّل البائع او المشترى فسخ العقد (دلالة المواد 25 الى 29) والتزامات البائع، بتسليم البضائع،وتسليم المستندات المتعلقة بها ونقل ملكية البضاعة، كذلك التزامات المشترى (دلالةالمادة 30) بدفع الثمن، واستلام البضاعة ، وانتقال تبعة الهلاك . وتناولت الاتفاقية مسألة مطابقة البضائع للمواصفات ( دلالة المادة 35 ) كما شملت الاتفاقية الجزاءات التى تترتب على مخالفة البائع للعقد .(2) فيما يبدو أن احكام الإتفاقية شملت أحكاماً لاشك فى مساهمتها فى توحيد التجارة الدولية ، إلا أن وجودها أو تبنى أحكامها لايعنى الغاء للعقود السائدة المتعارف عليها ، ومما يتضح من صياغة بعض النصوص ان الإتفاقية عوّلت على إرادة الاطراف فى أكثر من موضع . (3)

---

**(1) (( Thea Krapp. (1985) The limitation convention for international sale of goods . P. 344 Journal of world trade law ))**

(2) (( للمزيد من التفصيل أنظر الأستاذ مصطفى عبدا الله العالم " أنتقال المخاطر فى عقد البيع الدولى " رسالة ماجستير مقدمه إلى كلية القانون – جامعة قاريونس عام 1994 ))

**(3) (( John Honnold (1989) . Documentary history of uniform law of international sale. P. 779 . Published by Kluwer ))**

# الفصل الثانى

## عقد بيع فوب (*F.O.B*)

# الفصل الثانى

# عقد بيع فوب ( F.O.B )

## 2 . مدخل :

يرجع ظهور هذا النوع إلى القرن التاسع عشر فى وقت لم تكن فيه وسائل الاتصال ولا الخطوط الملاحية منتظمة،فكان التاجر يستأجر سفينة يتنقل بها عبر الموانى ليشترى البضائع ، فاذا وجد البضاعة المناسبة يطلب تسليمها له فى السفينة، حيث يفترض أن يقوم بفحصها فاذا كانت مطابقة للعينة التى رأها فى السابق، فإنه يدفع الثمن ، وبذلك تنتهى مسؤولية البائع حيث تتم المعاينة والفحص والدفع على متن السفينة .

ولهذا السبب يعتقد أن أصل البيع ( *F.O.B* ) حيث كان المشترى بمثابة الشاحن والذى يقدم له سند الشحن .(1)

ومصطلح ( *F.O.B* ) اختصار للكلمة (*FREE ON BOARD*) حيث ينتهى التزام البائع بمجرد وضع البضاعة على متن السفينة ، ويعتبر القضاء المقارن هذا النوع من العقود وسيلة مرنة فى عقود التجارة الدولية .(2)

هذا والتعريفات تكاد تكون متشابهة فى تحديد نطاق التزام البائع، فلا خلاف بين أحكام القضاء المقارن والمحكمة العليا.(3) ، والواقع العملى بما عكسته مصطلحات (*incoterms 1980*) ، كذلك مشروع القانون البحرى الليبى المادة (269). (4)

ويستفاد من التعريفات أن هذا العقد يستند الى فكرة اساسية مفادها أن البائع ملزم وعلى حسابه الخاص بوضع البضاعة على متن السفينة التى يعينّها المشترى.

---

**(1) (( David . M . Sassoon .The origin of F.O.B and C.I.F . Terms and the factor influencing their choice . P. 34 J.B.L ))**

**(2) (( Wright . J. ))**

(3) (( طعن مدنى رقم 22/123 ق العدد 1. السنة 14 ، صفحة 83 ))

(4) (( مشروع القانون البحرى الليبى مادة 269 ))

إلا أنه ينبغى أن يلاحظ ، أنه وإن كانت القاعدة العامة هى النزول عند إرادة المتعاقدين فـي تعريف العقد ، إلا أن وصف العقد بأنه كذلك لايعنى بالضرورة صحة إرادة الأطراف إذ أن الامر قد يتعلق بتكييف المحاكم بأن تتفحص العقد للتأكد ما إذا كان فى الواقع كذلك أم لا . فقد تصدى القضاء المقارن لذلك من خلال صور التعاقد لهذا النوع إذ صنف القضاء المقارن عقد البيع ( *F.O.B* ) الى ثلاثة انواع يتوقف نوعها ومداها ووجودها على طبيعة التزامات الاطراف .

### 2.1 : أنواع عقود بيع فوب *F.O.B*

استهداء بما أفرزه الواقع العملى ، صنف القضاء المقارن ، هذا النوع من التعاقد الى ثلاثة انواع ، ويعزو الشراح تصنيف ذلك إلى القاضى *DEVLIN* فى احدى القضايا التى عرضت عليه والتى تتعلق بعقد بيع ( *F.O.B* ).(1)

ونظراً لما يعكسه هذا التصنيف من ارتباط بالواقع العملى ، رأينا التعرض له ، بشيء من الايجاز : -

#### 2.1.1 : عقد فوب *F.O.B* التقليدى ( Classic F.O.B Contract )

فى هذا النوع يقوم البائع بشحن البضاعة على متن السفينة التى يعينّها المشترى وعلى حساب المشترى ، ويحصل على سند الشحن .(2)

ومتى استلم البائع سند الشحن فانه يظهر كمرسل – او لامره ويقوم باحالة سند الشحن الى المشترى، ولذلك يذهب جانب من الفقه إلى أنه لاعلاقة بين المشترى والناقل .(3)

أما إذا كان البائع هو الذى يتعاقد مع الناقل، فان ذلك يكون لحساب المشترى (4)

---

(1) (( Pyrene Co. Ltd .v. Scindia Navigation Co. Ltd. {1954} 2 Q . B. P 402 ))

(2) (( D. M. Day (1982) . The law of international trade. P. 41. Published by Butterworths. ))

(3) (( R . Bradgate and Nigal Savage (1991) . Commercial law. P. 521 Published by Butterworths ))

(4) (( C. M. Schmitthoff's (1990) . The law and practice of international trade P. 20 . Published by Stevens ))

وكما ان البائع يكون طرفا مباشرا فى عقد النقل ، على الاقل فيما يراه جانب من الفقه، حتى حصوله على سند شحن باسم المشترى . (1)

غير انه خلافا لذلك ، يرى جانب آخر من الفقه بان المشترى يتعاقد مع الناقل . (2)

## 2.1.2 : عقد فوب F.O.B مع خدمات اضافية :

## (F.O.B with additional services)

قد يفرض عقد ( F.O.B ) التزامات إضافية على البائع تتجاوز مجرد الإلتزام بوضع البضاعة على متن السفينة ، اذ يلتزم وفقا لهذا النوع بابرام عقد النقل والتأمين ، اضافة الى الالتزام الاصلى بوضع البضاعة على السفينة . وخلافا للنوع الاول فان المشترى لايكون ملزما بتعيين السفينة الملائمة ، لأن ذلك يتم بواسطة البائع .(3) الذى الى جانب ذلك يكون طرفاً فى عقد النقل . (4)

ولايختلف التزامه فى هذا عن التزامه فى عقد البيع ( C.I.F ) فيما يتعلق بإبرام عقد النقل والتأمين ، إلا أنه فى حالة البيع ( F.O.B ) مع التزامات إضافية، فإن الأجرة والتأمين تكون على حساب المشترى ، حتى ولو كان البائع ملزما بالدفع للناقل والمؤمن .

وفى نهاية المطاف ، فإن المشترى يتحمل المصاريف ويكون مسؤولا عن ارتفاع الاجرة متى ارتفعت بين وقت البيع ووقت ابرام عقد النقل .(5)

وكما هو الحال ، فى النوع الأول يلتزم البائع بوضع البضاعة على متن السفينة وإحالة سند الشحن إلى المشترى . (6)

---

(1) (( D . M . Day . The law of international trade . P. 41 ))

(2) (( د.احمد محمود حسنى (1983) – البيوع البحرية عقد F.O.B . C.I.F صفحة 446 – الناشر دار المعارف الطبعة الثانية ))

(3) (( C. M. Schmitthoff's Export trade . P. 20 )

(4) (( R. Bradgat & Savage . Commercial Law . P. 521 ))

(5) (( Bengamin's (1987) . Sale of goods . P. 1161 ))

(6) (( C . M . Schmitthoff's . Export trade . P. 20 ))

### 2.1.3 : عقد بيع *F.O.B* ( تعاقد المشترى مع الناقل )

وهذا النوع هو الشائع فى الاستعمال اذ يقوم المشترى مباشرة بإبرام عقد النقل مقدما ، وفى هذه الحالة يقوم البائع بوضع البضائع على متن السفينة مقابل " ايصال استلام " . (1)

وبالطبع ، فى هذا النوع يعيّن المشترى السفينة ، ومتى تم الشحن من قبل البائع ، فإن سند الشحن يبعث مباشرة إلى المشترى عادة من خلال وكيله فى ميناء الشحن ولايمر من خلال البائع . (2)

ويتبين من الأنواع الثلاثة ، أن فى النوع الأول والثالث ، يقوم المشترى بتعيين السفينة خلافا للنوع الثانى . وخلافا للنوع الثالث ، فإن فى النوع الأول والثانى يكون للبائع علاقة تعاقدية مع الناقل . (3)

ونتناول التزامات الطرفين فى عقد بيع ( *F.O.B* ) وتشمل النوع الأول والثالث كما نتعرض للنوع الثنى المتعلق بعقد بيع ( *F.O.B* ) مع التزامات إضافية .

### 2.2 : التزامات البائع :

يتعين على البائع فى عقد بيع ( *F.O.B* ) تنفيذ الالتزامات التالية :-

**أولا :** أن يقوم بإحضار البضاعة إلى ميناء الشحن ، مطابقة لمواصفات عقد البيع وأن يقوم بشحنها على متن السفينة .

**ثانيا :** أن يدفع كافة المصاريف المتعلقة باتمام عمليات الشحن .

**ثالثا :** القيام باتمام الاجراءات القانونية التى تتعلق باستخراج المستندات المطلوبة .

---

(1) (( R . Bradgate . N . Savaga . Commercial law . P. 520 ))
(2) (( C . M . Schmitthoff's . Export trade . P. 20 ))
(3) (( C . M . Schmitthoff's . Export trade . P. 21 ))

ونتعرض لهذه الالتزامات بشيء من الايجــاز .

### 2.2.1 : أن يقوم بإحضار البضاعة إلى ميناء الشحن مطابقة لمواصفات عقد البيع والقيام بشحنها على متن السفينة :

يمثل هذا الالتزام جانبا أساسيا فى عقد البيــع( *F.O.B* )، لأنــه بقيـام البـائع بذلك يكون قد أنهى حلقة مهمة فى تنفيذ التزامه التعــاقدى ، ويتضــح أن هـذا الالـتزام يتضمن تحقيق ثلاث مسائل وهى :ـ

أ ـ إحضار البضاعة الى ميناء الشحن .

ب ـ مطابقتها للمواصفــات .

ج ـ شحنها على متن السفينة .

ولاهمية هذه المسائل فى تحديد الالتزامات بين الطرفين نوضحهاعلى النحو التالى:ـ

### 2.2.1.1 : إحضار البضاعة إلى ميناء الشحن :

يتضمن عقد البيع عادة بيان ميناء الشحن ومكـان التسليم ، ومتـى تـم ذلـك، فان البائع يلتزم بإحضار البضاعة إلى الميناء المحدد فى الموعد المتفق عليـه وعـادة مايدرج فى العقد وبشكل محدد مينــاء الشــحن مثـلا ( *F.O.B Benghazi* ) فـوب بنغازى . ويمكن أن يدرج الميناء البديل مثل ( فوب بنغازى ـ طرابلس ـ درنـة ـ مصراتة) أو أن تدرج مجموعة من الموانىء مثـلا( *F.O.B Libyan Ports* ) فوب الموانى الليبية ، وإذا تضمن العقد عدة موانى فإن الميناء يخضع لشـروط العقـد ويتعين على المشترى إبلاغ البائع بذلك الميناء .

إذ أنه فيما يذهب إليه الفقه من انه لايوجد الـتزام علـى البـائع بنقـل البضـائع من المخازن أو من المصنع ، ويبــدأ بـالبحث علـى أمـل أن يعـثر علـى المينـاء الـذى يكون المشترى قد اختاره لشحن البضاعة. (1) وإن كان هناك من يذهب إلى أنه متـى تضمن العقد موانىء متعددة فإن للمشترى حريــة الاختيــار. (2)

---

(1) (( D . M . Day . The law of international trade . P. 43 ))

(2) (( Bengamin's Sale of Goods . P. 1166 ))

## 2.2.1.2 : ان تكون البضاعة مطابقة للمواصفات :

مالم يوجد اتفاق يخالف ذلك ، ينبغى أن تكون البضاعة مطابقة للمواصفات المبينة فى العقد ، وأن تكون صالحة للغرض المطلوب الذى يتوقعه المشترى . (1)

ومفهوم مطابقة البضائع للمواصفات ومدى ملاءمة البضائع للاغراض التجارية تأخذ مفهوما موسعا ، وإن كان المعيار ملاءمة البضاعة هو مايتوقعه المشترى بشكل معقول من تحقيق البضاعة لغرضها . (2)

ومطابقة البضائع للمواصفات ، قد تأخذ مفهوما معينا ، نظرا لارتباط ذلك بتبعة الهلاك وانتقالها الى المشترى من وقت شحن البضاعة على السفينة ، ولما كان التسليم فى عقد بيع ( *F.O.B* ) يتم بمجرد تجاوز البضاعة على حاجز السفينة، حيث يتم انتقال الخطر إلى المشترى ، فإن هناك من يرى أنه فى هذه النقطة ينبغى التحقق من ملاءمة وتجارية البضاعة . (3)

غير أنه قد يتعذر تحقيق فحص البضاعة على متن السفينة من الناحية العملية ولم يكن هناك عرف محدد ، فإن للاطراف حرية اختيار مكان فحص البضاعة للتأكد من مطابقتها للمواصفات ، فقد يتم الفحص قبل الشحن وهو ما يتسع تطبيقه بتجارة التصدير .

ورغم أن مرحلة انتقال الملكية وتبعة الهلاك قد تتم بمجرد الشحن فى عقد البيع ( *F.O.B* ) إلا أن المشترى متى تعذر عليه التأكد من مطابقة البضاعة للمواصفات فإن جانباً من الفقه يذهب إلى أن المشترى لايفقد حقه فى فحص البضاعة أثناء وصولها إلى ميناء التسليم فى حالة بيوع التصدير . (4)

---

(1) (( R . Bradgate . N . Savage Commercial Law . P. 523 ))
(2) (( P . S . Atiyah . (1990) The sale of goods . P. 154 - 155 Published by Pitman England ))
(3) (( R . Bradgate . N . Savage Commercial Law . P. 523 ))
(4) (( C . M . Schmitthoff's . Export trade . P. 25 ))

ومطابقة البضاعة للمواصفات وملاءمتها، فيما استقر عليه القضاء المقارن، لاينتهى عند مرحلة معينة بل تستمر فترة محددة . (1)

ولذلك لاتكون البضاعة ملائمة تجاريا متى كانت وقت الشحن غير قادرة على مواجهة ظروف النقل العادية . (2)

وتشمل عدم ملاءمة البضاعة عدم كفاية التغليف فيكون البائع مسؤولا عن ذلك متى كان التغليف للبضاعة غير مطابق لما يقتضيه شروط العقد . (3)

فإذا كانت البضاعة قد تضررت وتعطبت أثناء النقل بسبب عيب فى التغليف، فإن البائع يكون مسؤولا ، وإذا كان البائع قد قام بإبرام عقد النقل ، فإن مسؤوليته تمتد لتشمل الخسارة والضرر أثناء النقل إذا لم يكن العقد الذى أبرمه مع الناقل مقبولا . إلا أنه وبشكل عام فإن الضرر أثناء النقل يكون من مسؤولية الناقل او المشترى. (4)

ويمكن تعليل ذلك بانه متى كانت هناك اضرار للبضاعة بسبب عيب فى التغليف فإنه يدرج فى سند الشحن ، وإذا كان سند الشحن نظيفا ولكن البضاعة تضررت فإن المشترى يمكنه مطالبة الناقل بإعتبار أن سند الشحن النظيف يعنى أن البضاعة قد شحنت فى حالة جيدة . (5)

ويذهب الشرّاح أيضا ، إلى أن البضاعة لاتكون تجارية ، إذا كانت أثناء الشحن فى حالة لاتسمح لها بمواجهة ظروف النقل ، إذ يعتبر التغليف جزءاً من البضاعة ، فاذا تضررت أثناء النقل نتيجة لعدم كفاية التغليف ، فيكون البائع مسؤولا عن ذلك . (6)

---

(1) (( P . S . A .Tiyah . P. 169 ))
(2) (( R . Bradgate and N . Savage Commercial Law . P. 523 ))
(3) (( Bengamin's . P. 1168 ))
(4) (( R . Bradgate and N . Savage Commercial Law . P. 524 ))
(5) (( R . Bradgate and N . Savage. Commercial Law . P. 524 ))
(6) (( Bengamin's . Sale of goods . P. 1168 ))

### 2.2.1.3 : شحن البضاعة على متن السفينة :

لما كانت دلالة الحروف التى يرمز لها هذا النـوع مـن العقـود ، تقتضـى أن يكون التزام البائع بوضع البضاعة على متن السفينة التى يعينها المشترى ، فـإن هـذا الالتزام يقتصر على تجاوز حافة السـفينة ولايتجـاوز ذلـك ، فـلا يشـمل وضعهـا فـى العنـابر أو رصـهـا مـالم يكـن عقـد البيـع بـه شـرط عقـد( *F.O.B* ) مـع التسـتيف ( *F.O.B stowed* ) .

ولاينتهى التزام البائع الا بوضع البضاعة على متن السفينة ، وان كان هناك جانب من الفقه يرى بأنه وضـع البضاعـة علـى صنـادل بحريـة تمهيدا لنقلهـا علـى السفينة الـى الجهـة التـى عينهّـا المشـترى ، فتنتقـل ملكيتهـا عنـد وضعهـا علـى متـن الصنادل . (1)

ويلتزم البائع بشحن البضاعة فى الوقت المحدد بالعقد ، فإذا كان قد اشـترط تقديمها فى خلال شهر معين ، فان عدم تقديمها للشـحن فـى وقـت معقـول حتـى ولـو كـان ذلك خـلال مـدة شهـر ، فـان البائع لايكون قد نفذ التزامـه ، فقـد ذهـب القضـاء المقارن إلى انه متى تضمـن العقـد شـرطا يقضـى بضـرورة تقديـم البضاعـة للشـحن خـلال شهـر يناير فان تقديمها من قبل البائع للشحن قبل (15) دقيقـة من انتهاء العمل بالميناء فى 31 يناير لايعد فيما قضى به ان البائع قد نفذ التزامه التعـاقدى ، ويحـق للمشرى رفضها. (2)

هذا وقيام البائع بشحن البضاعة علـى متـن السـفينة ، لـه آثـار قانونيـة، بمـا يترتـب عليه من انتقال تبعة الهلاك من البائع إلى المشترى منـذ تلـك اللحظـة فـإذا لـم يوجد اتفاق يخـالف ذلك على ماسنرى فإن تبعة الهلاك تنتقل إلى المشترى رغـم عـدم انتقال الملكية .

---

(1) (( د. أحمد محمود حسنى – البيوع البحرية – صفحة 448 ))

(2) (( All Russian Co-Opertive Sociaty . V . Bengamine Smith (1923) 14 Lloyd's Rep 351 . C . A ))

### 2.2.2 : دفع كافة المصاريف المتعلقة باتمام عمليات الشحن :

اشرنا سابقا ، إلى أنه متى كان عقد البيع ( *F.O.B* ) تقليديا فان البائع يكون مسؤولا عن شحن البضاعة على متن السفينة وانه لايكون مسؤولا عن اية مصاريف فيما جاوز ذلك الالتزام .

ومالم يوجد اتفاق على خلاف ذلك ، فإنه عادة مايتضمن عقد البيع ( *F.O.B* ) التزام البائع بدفع المصاريف حتى يتم شحن البضاعة على متن السفينة، غير أنه إذا كان الناقل قد قام باتمام عمليات الشحن ، فان ذلك يكون كجزء من الأجرة المستحقة والتى يكون المشترى قد دفعها .

وفيما يذهب اليه الفقه، من أنه وإن كانت هذه الآلية المتبعة تتم بشكل تلقائى، إلا أن ذلك لايبرر للمشترى أن يسترجع من البائع تلك المصاريف إلا إذا كانت مصاريف الشحن منفصلة ، عندئذ يمكن للمشترى مطالبة البائع بها . (1)

كما أنه لايمكن للمشترى المطالبة باسترجاع مصاريف الشحن ، تأسيسا على ضرورة قيام البائع بالشحن ، متى كانت العادات تقضى بقيام الناقل بدفع مصاريف الشحن ، لانه فيما استقرت عليه العادات والاعراف ، كما هو الحال فى ميناء لندن من ان يلزم الناقل بتحمل كافة المصاريف من حين وضع البضاعة بجانب السفينة حتى شحنها. (2)

### 2.2.3 : التزام البائع بإتمام الإجراءات القانونية التى تتعلق بالجمارك وكذلك استخراج المستندات المطلوبة :

قد يتطلب تصدير البضاعة ، إجراءات إدارية ، كاستخراج المستندات ، عادة مايتفق الطرفان على ضرورة توافرها صراحة أو أن العرف التجارى يقتضى توافرها ضمناً .

---

(1) (( D . M . Day . The law of international trade . P. 46 ))

(2) (( انظر القاضى Devline فى قضية "Pyrene Co.Ldt . V . Scindia Navigation Co Ltd (1954) 2 Q B . 402 at P 425 ))

ولما كانت المستندات المطلوب استيفاؤها عادة فى بلد المصدر ، فان ذلك الالتزام يقع على البائع لأن امكانية استخراجها قد تكون أيسر باعتبارها فى بلده . (1)

وقد استقر القضاء المقارن فيما عرض عليه ، من أن عقد بيع بشأن بضاعة تم استيرادها من البرتغال واقتضى ضرورة استخراج رخصة تصدير ، إلا أن البائع فشل فى الحصول عليها الأمر الذى تعذر معه عدم تنفيذ العقد واعتبر المشترى ذلك خرقا للعقد ، وهو ما أيدته المحكمة ، عندما قضت بأن الحصول على رخصة تصدير من واجبات البائع . (2) ، ولعل إلزام البائع بضرورة توفير رخصة التصدير له مايبرره ، لانه هو الوحيد الذى يمكنه معرفة سبل الحصول عليها مقارنة بالمشترى ، وهو تأكيد للواقع العملى الذى اتبعته شروط ( *INCOTERMS* ) وكذلك مشروع القانون البحرى الليبى عندما الزم البائع بضرورة توفير رخصة الاستيراد متى كانت من متطلبات عمليات الإستيراد . (3)

## 2.3 : التزامات المشترى :

للأطراف الحرية فى إضافة التزامات تعاقدية بالقدر الذى لايتعارض مع طبيعة عقد ( *F.O.B* ) ويعد من الالتزامات الأساسية فى حالة عقد بيع (*F.O.B* ) التقليدى المبينة بشئ من الإيجاز وعلى النحو التالى :

### 2.3.1 : قيام المشترى بتعيين السفينة واخطار البائع فى وقت معقول بوصول السفينة الى ميناء الشحن المتفق عليه فى العقد :

لما كان عقد بيع ( *F.O.B* ) التقليدي يفرض التزاما على المشترى بتقديم سفينته ، فان ذلك يقتضى علم البائع بموعد وصول تلك السفينة التى ينبغى شحن البضاعة عليها . (4)

---

(1) (( Schmitthoff's (1990) . Export trade . P. 31 ))
(2) (( Pound and Co. V . Hardy and Co.inc (1956) A . C. 588 ))
(3) (( دلالة المادة 275 من مشروع القانون البحرى الليبى ))
(4) (( C . M. Schmitthoff's (1990) . Export trade . P. 27 ))

ورغم أن العقد قد يتضمن البيانات الخاصة بالسفينة إلا أنه لايمنع قيام المشترى بتعزيز موعد ومكان وصول السفينة، والتزام المشترى بتعيين سفينة لشحن البضاعة يستوجب تحديد وقت وصولها حتى يتمكن البائع من تقديم البضاعة وشحنها، وللأخير حق فسخ العقد مع التعويض إذا فشل المشترى فى تقديم السفينة فىالوقت المحدد بالعقد .

فإذا فشل المشترى فى تقديم سفينة ، فان البائع يمكنه فسخ العقد إذا كان تقديم السفينة لم يكن فى الوقت المحدد ، كما أن البائع يملك الفسخ إذا لم يعين المشترى السفينة او تقديمها فى وقت معقول . (1)

وحتى يفى المشترى بالتزامه فى هذا الشأن ، ينبغى أن تكون السفنية مناسبة وهى التى تكون ملائمة لغرض الرحلة وقادرة ومجهزة ومزودة بكافة المتطلبات، فاذا ما تطلب الأمر أن تكون السفينة قادرة على نقل خضراوات أو بضاعة تحتاج إلى تبريد فإن عدم كفاية وجود تلك المتطلبات لايجعل السفينة ملائمة. (2) ينبغى أن يلاحظ، بأنه إذا ما فشل المشترى فى تقديم سفينة مناسبة فان للبائع المطالبة بالتعويض،غيرأنه لايملك المطالبة بثمن البضاعة لأنها لاتزال فى ملكه. (3)

### 2.3.1.1 : تقديم سفينة بديلة :

قد يقوم المشترى بتعيين سفينة لشحن البضاعة فى الوقت المحدد ولكن قد لايتم توجه السفينة لذلك الميناء لأى سبب كان، فللمشترى حينئذ أن يقدم سفينة بديلةخلال مدة الشحن المتفق عليها، ويتحمل كافة المصاريف الاضافية الناجمة عن استبدال السفينة. (4).

إلا أن البائع قد يتعرض للخسارة او المصاريف اذا كان المشترى قد استبدل السفينة فى وقت غيرمعقول ، فاذا تضمن عقد البيع ( $F.O.B$ ) مثلا " الشحن خلال

---

(1) ((C.M.Schmitthoff's (1990) .Export trade.P. 27 ))
(2) ((C.M.Schmitthoff's (1990) .Export trade.P. 28 ))
(3) ((D.M.Day.The law of international trade.P.44. Published by Butterworths))
(4) ((C.M.Schmitthoff's (1990) .Export trade. P. 29 ))

سفينة بتاريخ 31 اكتوبر وكانت البضائع قد قدمت من شهر اكتوبر" وتم تعيين سفينة للشحن بتاريخ 1 أكتوبر ثم سحب هذا التعيين وقدمت قبل البائع فى التاريخ الأول وكانت قد تضررت بينما مازالت تبعة هلاكها على البائع . (1)

فإنه فيما يذهب إليه الفقه، من أنه مالم تكن هناك شروط ضمنية فى العقد تسمح باستبدال السفينة بعد انتهاء المدة المتفق عليها فى العقد ، أو أن العادة التجارية تسمح بذلك متى تم فى وقت معقول ولو بعد انتهاء المدة ، فإن المشترى يكون قد أخل بالتزامه فى استبدال السفينة إذا كانت قد قدمت بعد انتهاء مدة العقد . (2)

## 2.3.2 :التزام المشترى بدفع المصاريف التى تتعلق بالتستيف ورص البضاعة :

اذا كان عقد البيع ( *F.O.B* ) يفرض التزاما على البائع بشحن البضائع على متن السفينة، وان هذا الالتزام ينتهى بمجرد تجاوز البضاعة حاجز السفينة، فإنه ترتيبا على ذلك ، تكون أية مصاريف أو رسوم بعد تجاوز البضاعة حاجز السفينة على المشترى ، مثال ذلك : المصاريف الخاصة برص البضاعة او تستيفها ولاتشمل المصاريف التى تكون قبل الشحن. (3)

## 2.3.3 : التزام المشترى بدفع الثمن :

مالم تكن هناك عوارض تتعلق بالبضاعة ، كوجود عيب بها قبل شحنها ، او كانت غير مطابقة للمواصفات ، فان مقابل قيام البائع بتنفيذ التزاماته التعاقديه ، يلتزم المشترى بدفع الثمن .

ولايتصور أن يتسلم البائع ثمن البضاعة فور وضع البضاعة على متن السفينة إذ غالبا مايتضمن عقد البيع ( *F.O.B* ) آليه معينة ، كشرط الدفع مقابل المستندات، وفى هذه الحالة ، فيما يراه جانب من الفقه، فإن الثمن يكون مستحقا عند تقديم تلك المستندات ، فاذا كانت البضاعة قد شحنت، وتم إصدار سند شحن وتم تسلمه بواسطة

---

(1) (( D. M . Day . The law of international trade . P. 44 ))
(2) (( C. M . Schmitthoff's (1990) . Export trade . P. 30 ))
(3) (( Bengamin's Sale of goods . P. 1192 ))

البائع فإنه من الطبيعى أن يصبح الثمن مستحق الأداء عند تقديم سند الشحن المتعلق بتلك البضاعة للمشترى (1)

غير أنه ، إذا كان المشترى هو الذى يرتب الشحن ، فان مايترتب على ذلك أن سند الشحن لايكون فى يد البائع ، فقد يشيرعقد البيع إلى أن سداد الثمن يتم بموجب مستندات اخرى مثل ايصال استلام البضاعة ( *Mate's receipt* ) .

واذا اتفق على أن يتم الدفع مقابل المستندات المحددة بعقد البيع ، فان المشترى لايلزم بالدفع إلا بناء على ذلك ، فإذا اشترط عقد البيع أن يتم الدفع بموجب سند الشحن وأصبح المشترى مفلسا قبل شحن البضاعة، فان البائع لايملك رفض شحنها على أساس أن المصفى لم يخطره قبل الشحن برغبته باستمراره فى التعاقد،لأنه فيما يراه الفقه ، فإن المصفى غير ملزم باظهار ذلك حتى وقت الدفع. (2)

واذا مارفض المشترى الدفع عند تقديم المستندات ، فهل يملك البائع رفض تسليم المستندات ؟ .

لايمكن القول بأنه فى عقد البيع ( *F.O.B* ) أن التسليم لايتم الا بنقل سند الشحن ، لأن ذلك النوع يستوجب تسليم البضاعة على متن السفينة ، واذا كان ذلك، فان عدم قيام المشترى بالدفع يصبح مسؤولا ليس فقط عن دفع الثمن ، بل أيضا التعويض اذا كان له مقتضى ، كما انه فى حالة ماإذا كانت حيازة سند الشحن تعنى حيازة البضاعة ، فإن الدفع فى هذا النوع لايرتبط بالمستندات بل بالطريقة المتفق عليها بالعقد .

## 2.4 : انتقال الملكية فى عقد بيع فوب ( *F.O.B* ) :

انتقال الملكية يخضع لمسألتين :

1- الملكية لاتنتقل اذا كانت البضاعة غير مفرزة وغير محددة .

2- انتقال الملكية يتم وفقا لارادة الطرفين .

---

(1) (( Bengamin's Sale of goods . P. 1193 ))
(2) (( Bengamin's Sale of goods . P. 1193 ))

ولما كان التزام البائع في عقد بيع (*F.O.B*) ينتهي بمجرد وضع البضاعة على متن السفينة، كما تفيد دلالة مفهوم هذا النوع من التعاقد (*Free on board*)، لذلك يذهب جانب من الفقه إلى أن القاعدة العامة ( تنتقل الملكية في عقد بيع *F.O.B* بمجرد شحن البضاعة على متن السفينة ) . (1)

وفي هذا استثناء من القاعدة العامة لانتقال الملكية، إلا أن قاعدة انتقال الملكية بمجرد الشحن على متن السفينة يخضع بدوره لجملة من العوامل .

فإذا كانت البضاعة لم تتجاوز حاجز السفينة ، فانه يمكن للبائع أن يسحب البضاعة المعنية في العقد قبل ذلك الوقت ويستبدلها بأخرى . (2)

ذلك أن تجاوز البضاعة حاجز السفينة في عقد بيع ( *F.O.B* ) يشكل مضمونا خاصا له أثره في انتقال ملكية البضاعة ، والفقه خير من عبّر عن ذلك، بأن حاجز السفينة يعد الخط الفاصل الذى يعتبره القانونيون ورجال الاعمال مهماً، وحاجز السفينة لايحدد فقط تحميل المصاريف على البائع او المشترى ، ولكن يشكّل ايضا ، أثراً قانونيا بالنسبة لتنفيذ العقد ، كانتقال الملكية ، وتسليم البضاعة وانتقال تبعة الهلاك ، ما لم يكن هناك دليل على مايخالف ارادة الاطراف ، كما يمثل الحد القانوني الفاصل بين أرض البائع والمشترى . (3) وترتيبا على ذلك ، اذا تضررت البضاعة أثناء الشحن فإن الملكية لاتنتقل الى المشترى بل تكون في يد البائع . (4) وإن كان هناك اتجاه ، فقهي يرى أن انتقال الملكية قد يتم بمجرد وضع البضاعة على الصنادل تمهيدا لوضعها على متن السفينة. (5) وبالإمكان القول بأنه لاخلاف بين القضاء المقارن، وقضاء المحكمة العليا من أن عقد البيع (*F.O.B*)

---

(1) (( D . M . Day The law of the international Trade . P. 46 ))
(2) (( David . Tiplady (1989) . Introduction to the law of international trade P. 10 ))
(3) (( R . Bradgate & N . Savage . Commercial law . P. 525 ))
(4) (( D . M . Day The law of international trade . P. 46 ))
(5) (( د . احمد محمود حسني - البيوع البحرية صفحة 448 ))

يتم بمجرد وضع البضاعة على متن السفينة . (1) إذ أنه بوضع البضاعة على متن السفينة تظهر جملة من الآثار القانونية ، ومنها انتقال الملكية، وتبعة الهلاك على ما سنرى ، غير أنه وكما أشرنا سلفا فإن انتقال الملكية يخضع لعدة عوامل :

### 2.4.1: فى حالة عدم فرز وتخصيص البضاعة: ( Unscertained goods )

إذا كانت البضاعة غير مخصصة ومفرزة فإن الملكية لاتنتقل . (2) والبضاعة غير المخصصة هى التى يتعذر على المشترى معرفتها على وجه التحديد فاذا كانت البضاعة شحنة سائبة تخص مجموعه من التجار ، فإن الملكية لاتنتقل حتى يتضح الجزء المبين فى العقد وفرزه. (3)

إلا أن القضاء المقارن ، وفى حالة استثنائيه متى توافرت شروطها ، قضى بأنه يمكن للملكية أن تنتقل قبل التفريغ ، ففى قضية تتلخص وقائعها ، بأنه تم شراء بضاعة من قبل عدة مشترين بإجمالى قدره (22000) طن ، وقد تم بيع (6000) طن ، ثم تم تفريغ جزء من البضاعة أثناء مرورها بعدة موانى وبقيت البضاعة التى تخص المشترين وقضت المحكمة فى هذه القضية ان الملكية قد انتقلت ، ذلك أن الفرز قد تم ، دون الحاجة الى تدخل أى إجراء من قبل البائع. (4)

### 2.4.2 : فى حالة فرز البضاعة : ( Ascertained goods )

إذا كانت البضاعة محددة ومفرزة ، فإن الملكية تنتقل متى اتجهت نية الأطراف إلى ذلك . (5) وفى حالة بيع مواد سائله ، فقد يتم الاتفاق على انتقال الملكية بمجرد الاتصال بين السفينة والانابيب الموجوده بميناء الشحن . (6)

---

(1) (( طعن مدنى رقم 22/123 ق العدد 1 . السنة 14 ، صفحة 83 ))
(2) (( P . Todd (1990) . Modern Bills of lading . P. 41 ))
(3) (( C . M . Schmitthoff's (1990) . Export trade . P. 24 ))
(4) (( The Elafi (1982) . All ER . P. 208 ))
(5) (( P . Todd (1990) . Moderen Bills of lading . P. 43 ))
(6) (( R . Bradgate & N . Savage . Commercial law . P. 525 ))

أما اذا كانت البضاعة مفرزة ، وتم شحن جزء من البضاعة على متن السفينة وكان عدم شحن السفينة لكل البضاعة ، يرجع إلى خطأ من جانب المشترى، فإن ملكية ذلك الجزء تنتقل الى المشترى ولو كانت السفينة قد فقدت نتيجة خطر بحرى ، غير أنه إذا كان الخطأ يرجع الى البائع فإن للمشترى رفض البضاعة . (1)

### 2.4.3 : حالة ربط انتقال الملكية بتحقق شروط معينة :

قد تكون البضاعة مفرزة ومحددة ، إلا أن البائع لاينوى نقل ملكيتها ، وغالباً مايحدث هذا لضمان سداد الثمن ، وكقاعدة عامة ، قد يحتفظ البائع بملكية البضاعة، وبذلك لاتنتقل الملكية رغم شحن البضاعة على متن السفينة .

إذا كانت القاعدة العامة ، أن ملكية البضاعة تنتقل الى المشترى بمجرد الشحن على متن السفينة إتساقا مع طبيعة دلالة التزام البائع فى هذا النوع من التعاقد، فان القول بخلاف ذلك يعد فى رأى البعض إخلالا من جانب البائع فى الوفاء بالتزامه، وفيما يذهب اليه هذا الرأى أن احتفاظ البائع بحقه فى البضاعة يعد متعارضا مع التزامه فى عقد ( $F.O.B$ ) بنقل الملكية عند الشحن. (2)

غير أن هذا الرأى لايجد سنده لدى جانب من الفقه بشكل عام ، ذلك أن هذا الرأى يعكس عدم فهم طبيعة عقد ( $F.O.B$ ) لأن البائع لايطلب اكثر من ضمان للحصول على الثمن ، ومن حقه الاحتفاظ بملكية البضاعة حتى تحقق الضمان. (3)

واحتفاظ البائع بملكية البضاعة يظهر من خلال العقد ، كذلك إذا كان سند الشحن قد صدر باسمه او باسم وكيله ، فان ذلك يعد قرينة على أن البائع احتفظ بالملكية .

غير أن ذلك لايظهر إلا فى حالة بيع ( $F.O.B$ ) التقليدى النوع الاول، والنوع الثانى عقد بيع ($F.O.B$) مع التزامات إضافية ، حيث يقوم البائع باجراء

---

(1) (( Bengamin's . Sale of goods . P. 1198 ))
(2) (( D . M . Day . P. 48 ))
(3) (( David Tiplady . ( 1989) introduction to the law of international trade P. 72 ))

عقد النقل مع الناقل خلافا للنوع الثالث ، عندما يقوم المشترى بإجراء العقد مباشرة مع الناقل فالبائع لايملك سند شحن .

ولما كانت مستندات الشحن تلعب دورا فى ربط انتقال الملكية بتحقق الشروط ففى حالة صدور سند الشحن باسم او لأمر البائع ، فإن ذلك قد يعنى أن ارادة الأطراف قد اتجهت إلى تأجيل انتقال الملكية ، وفى حالة احتفاظ البائع بالمستندات التى تمثل البضاعة ، فإن ذلك ، وإن كان خلافا لما تقتضيه القاعدة العامة بالتزامه بنقل الملكيه بمجرد الشحن ، طبقا لعقد البيع (*F.O.B*) فإنه فى حالة وجود شرط يقتضى بأن الملكية لا تنتقل إلا بتحقق شرط معين فإنه يتعين أعمال هذا الشرط وقد قبلت المحاكم بوجود مثل هذا الشرط باعتباره يعكس جانبا عمليا ، فقد اعتبر أن المستندات تمثل البضاعة متى تضمنت شرطاً يحوى مفهوماً موسعاً يشير الى احتفاظ البائع بالبضاعة رغم وجودها فى حيازة المشترى. وينسب ذلك الى شرط فى قضية (*ROMALBA*) حيث تضمن العقد شرطا يفيد باحتفاظ البائع بالملكية لشحنة من الاولومنيوم تم بيعها من قبل شركة هولندية إلى شركة انجليزية ، فقد قضت إحدى محاكم الاستئناف الانجليزية بأن الشركة الهولندية مازالت تحتفظ بملكية البضاعة التى تم بيعها من قبل المشترى (الشركة الانجليزية) لأن الأخير فى هذه الحالة يكون بمثابة وكيل عن البائع (الشركة الهولندية) . (1) وإن كان هناك جانب من الفقه يرى ضرورة إدراج المصدرين لهذا الشرط لأنه يعطى المشترى امكانية بيع البضاعة ويكون بمثابة مودع لديه ، ويمكّن البائع من ضمان حقه. (2) إلا أن التوسع فى استخدامه فيما يراه جانب آخر من الفقه،غير ضرورى . (3)

واذا كان سند الشحن قد صدر لامر البائع وكان عقد البيع (*F.O.B*) قد تضمن مايفيد الدفع مقابل قبول المشترى للكمبيالة المسحوبة على البائع ، وتم تظهير البائع لسند الشحن للمشترى ، تنقل الملكية حتى ولو كانت الكمبيالة لم يتم دفعها،

---

(1) (( Aluminium industria Vaassen B V . v . Romalpa Aluminium Ltd (1976) 1 WLR 676 ))

(2) (( C . M . Schmitthoff's . Export trade . P. 122 ))

(3) (( David Tiplady . P. 13 ))

والبائع فى هذه الحالة يملك الحق فى ايقاف البضاعة قبل انتهاء الرحلة .

غير أنه، إذا كان سند الشحن قد صدر لأمر البائع ، وقام بتظهيره للمصرف الذى باع له الكمبيالة التى قدّمها له المشترى ولم يتم دفع قيمة تلك الكمبيالة ، فإن الملكية لاتنتقل للمشترى بل تبقى لدى البائع وهو الذى يحتفظ بملكية البضاعة لعدم سداد ثمنها . (1)

وتبقى حالة تعاقد المشترى مباشرة مع الناقل ، فإن البائع لايحصل على سند شحن وانما مجرد ايصال يفيد الاستلام (*Mate's receipt*) وايصال الاستلام لايمثل قيمة البضاعة كما هو الحال فى سند الشحن .

اما اذا كان البائع قد قام بالتعاقد مع الناقل وأصدر سند الشحن باسم المشترى فإن البائع يمكنه الاحتفاظ بملكية البضاعة اذا كان ايصال الاستلام باسم البائع وأن الناقل لايعطى سند الشحن الا مقابل ايصال الاستلام . (2)

وخلاصة القول أن انتقال الملكية يخضع لجملة من العوامل يتعين مراعاتها من قبل المصدّر للاحتفاظ بحقه في ضمان الحصول على الثمن .

## 2.5 : انتقال تبعة الهلاك فى عقد البيع فوب ( *F.O.B* ) :

القاعدة العامة ان تبعة الهلاك تنتقل مع انتقال الملكية . (3)

وفى البيوع الدولية فإن انتقال الملكية وانتقال تبعة الهلاك ايضا لاتكون قبل الشحن ،(4) إلا فى حالات معينة فيما استقر عليه القضاء المقارن ، من أن تبعة الهلاك تقع على المشترى ولو كان قبل الشحن ، إذا فشل المشترى فى تقديم السفينة المتفق عليها في الموعد المحدد وترتب على ذلك ضرر للبضاعة ، فانه من حق المشترى رفض البضاعة لعدم مطابقتها ، الا أنه يمكن للبائع مطالبته عن الأضرار

---

(1) (( Bengamin's Sale of goods . P. 1206 ))
(2) (( Bengamin's Sale of goods . P. 1199 ))
(3) (( المادة 20 من قانون البيع الانجليزى لسنة (1979) المادة 419 الفقرة 3 ، 426 مدنى ليبى ))
(4) (( Bengamin's Sale of goods . P. 1207))

التى وقعت للبضاعة بسبب التأخير. (1) فى عقد بيع (*F.O.B*) وكقاعدة عامة، يمكن القول بأن تبعة الهلاك تنتقل الى المشترى بعد الشحن. (2) ولايوجد تلازم بين انتقال الملكية وانتقال تبعة الهلاك فقد تنتقل الأخيرة الى المشترى دون الأولى. (3) وانتقال تبعة الهلاك ، فى عقد البيع (*F.O.B*) تتم لوكانت البضاعة المشحونة غير مفرزة وغير مخصصة على وجه التحديد، وعند توافر بعض المعطيات كما هو الحال فى قبول المشترى لجزء من البضاعة غير المفرزة وإستعداد الأخير لدفع مصاريف ذلك الجزء المسلم له. (4) ووفقا لهذا النوع من التعاقد فانه بمجرد شحن البضاعة على متن السفينة تكون للمشترى مصلحة تأمينية، الأمر الذى يبرر انتقال تبعة الهلاك له بعد الشحن ،غير أن بعض التشريعات المقارنة تذهب إلى أن تبعة الهلاك لاتنتقل رغم شحن البضاعة على متن السفينة إذ توجب على البائع حالة نقل البضاعة بواسطة البحر ضرورة إخطار المشترى باجراء تأمين على البضاعة، فاذا لم يقم بذلك فانه يتحمل تبعة الهلاك التى تقع على البضاعة اثناء النقل. (5) كذلك تكون تبعة الهلاك على البائع رغم شحن البضاعة على متن السفينة اذا تضمن عقد البيع شرط (*F.O.B on board stowed*) عقد " بيع فوب مع التستيف ". فان التزام البائع لاينتهى إلا بعد اتمام ذلك الالتزام وهو تستيف البضاعة ، فاذا لم يقم بذلك فإن تبعة الهلاك تقع عليه ولو كان قد شحن البضاعة على متن السفينة.(6)

## 2.6 : عقد بيع (*F.O.B*) مع خدمات إضافية :

قد يقوم البائع باجراء عقد النقل والتأمين لصالح المشترى وهذا النوع من التعاقد يعد النوع الثانى من تصنيف القاضى *DEVLIN* لعقد البيع ( *F.O.B* ) .

---

(1) (( R . Badgate & N . Savage Commercial law. P. 528 ))
(2) (( P . Todd . (1990) Modern Bills of lading . P. 30 ))
(3) (( D . M . Day . The law of international trade . P. 49 ))
(4) (( C . M . Schmitthoff's . Export trade. P. 125 ))
(5) (( المادة 32 فقرة 3 من قانون البيع الانجليزى لسنة " 1979 " ))
(6) (( R. Badgate & Savage Commercial law . P. 527 ))

وفى هذا النوع يقوم البائع بابرام عقد النقل والتأمين بينما يدفع المشترى اجرة النقل وقسط التأمين ولوكان البائع قد أبرم تلك العقود. (1) ومالم توجد عادات أو أعراف تجارية، فان للبائع مطالبة المشترى بعمولة مقابل قيامه بتلك الخدمات الاضافية، وبقيام البائع بهذه الخدمات سواء باسمه أو بصفته وكيلا عن المشترى، يعد فى رأى جانب من الفقه ((مجرد وكالة متميزة عن عقد البيع)) وان الخدمات الإضافية التى يقوم البائع بإبرامها، كاالنقل ، والتأمين كوكيل وليس تنفيذا لعقد البيع .

وترتيبا على ذلك ، وفقا لهذا الرأى ، إذا لم يقم البائع بابرام عقد النقل والتأمين تنفيذاً للوكالة ، فإن ذلك لايبرر فسخ عقد البيع ، بل له المطالبة بالتعويض عن الضرر اللاحق. (2) ويذهب جانب من الفقه ، إلى أنه متى قام البائع بابرام عقدى النقل والتأمين دون تكليف من المشترى ، اوعدم وجود عرف يلزمه بذلك فإن البائع يعد فضوليا، فإذا ما أقر المشترى ماقام به البائع من تعاقد على النقل والتأمين فان العلاقة بينهما تخضع لاحكام عقد الوكالة. (3)

إلا أنه ، بالرجوع الى التصنيف الذى أورده القضاء المقارن ، والذى يعكسه الواقع العملى ، يتضح أن عقد بيع ( *F.O.B* ) مع خدمات إضافية هى التزامات تقع على عاتق البائع بما يستوجبه ذلك النوع من التعاقد ليس بصفته وكيلاعن المشترى لأن التعاقد لم يتم بشكل منفصل عن تلك الخدمات الإضافية وإنما كجزء من طبيعة هذا النوع من التعاقد خلافا لنوع بيع ( *F.O.B* ) التقليدى .

فما نراه صوابا ، أنه فى حالة عقد بيع ( *F.O.B* ) مع خدمات إضافية فإن إخلال البائع بذلك يؤثر فى عقد البيع .

---

(1) (( Bengamin's Sale of goods . P. 1161 ))

(2) (( د . مصطفى كمال طه – (1971) " الوجيز فى القانون البحرى " . صفحه 357 الناشر المكتب المصرى الحديث ))

(3) (( د . احمد محمود حسنى - " البيوع البحرية " . صفحة 494 ))

# الفصل الثالث

## عقد بيع سيف (C.I.F)

# الفصل الثالث

## عقد بيع سيف ( C . I . F )

### 3.1 : مدخل

برز هذا النوع من البيوع ، مع ازدياد الحركة التجارية في القرن الثامن عشر ، وقبل أن يتخذ شكله الحالي كان يرمز له بمصطلح (*C. F & I*) .(1)

وتطور إلى أن أصبح بمضمونه الحالي ، يرمز إليه بمصطلح (*C.I.F*) من خلال الكلمات الانجليزية الثمن ، والتأمين والأجرة *Cost.Insurance.Freight* حيث يقوم البائع بتنفيذ التزامه بمجرد تسليم المستندات .(2)

ويعد أكثر انواع عقود التجارة البحرية استعمالاً مقارنة ببقية العقود الاخرى اذ أن صفقات كبيرة تعقد سنوياً تحت هذا النوع من العقود .(3)

### 3.2 : مزايا عقد البيع سيف ( *C.I.F* ) :

توجد عدة جوانب ايجابية تبرر تفضيل هذا النوع على عقد بيع (*F.O.B*) بالنسبة للمشترى والبائع ، فالاول ، خصوصاً فى الدول التى تضع قيوداً على تحويل العملة الاجنبية فى حالة وقوع ضرر للبضاعة اثناء النقل ، فإنه يمكنه مطالبة المؤمن فى بلد التصدير، ويسهل عليه الحصول على عملة اجنبية تمكنه من شراء بضائع بديلة .

كما ان المشترى ، فى حالة عقد البيع (*C.I.F*) يمكنه الحصول على المستندات ، وذلك يحقق له حيازة البضاعة ، حتى يتمكن من إعادة بيعها ، أويضمن

---

(1) (( David M. Sassoon - the origin of (F.O.B) and (C.I.F) terms and the factors influening their choice J.B.L . P. 34 ))

(2) (( J . D . Feltham . (1975) The appropriation to the (C.I.F) " contract of goods lost or damaged at sea " J.B.L. P. 273 ))

(3) (( Schmitthoff's Export law . P. 33 عند اشارته لما اورده القاضي " Wright "في قضية : T.D . Bailey , son & co .v. Ross Tsmyth & co Ltd (1940 ) 56 T. L.R 825 ))

الحصول على قرض من المصرف بضمان هذه البضاعة ، بواسطة تظهير المستندات التى تمثل تلك البضاعة .

وبالنسبة للبائع ، فإنه يحصل على الثمن بمجرد تقديم المستندات وليس عند وصول البضاعة ، الأمر الذى يوفر عليه تفادى تجميد رأسماله أثناء النقل قبل وصولها للمرسل اليه .

ويتمتع هذا النوع من التعاقد بجملة من الخصائص ، قد لاتوجد بالعقود الاخرى ، لذلك لايكون عقد البيع كذلك لو اتفق الاطراف على أنه كذلك ، الا بتوافر خصائص معينة ، فلا يكون مثلاً عقد بيع (*C.I.F*) إذا تضمن العقد ما يفيد بأن الدفع يتم بمجرد تقديم المستندات ، والعقد ينفذ بعد ذلك .

ولايمكن وصف العقد بأنه عقد بيع (*C.I.F*) إذا كان تقديم البضاعة بديلاً عن تقديم المستندات ، أو أن المستندات المحالة لاتتضمن حقوقا تعاقدية للمحال اليه تجاه الناقل لاستلام البضاعة .

ولايعد موافقا لمتطلبات عقد البيع (*C.I.F*) ، إذا كان سند الشحن قد صدر بواسطة امين النقل (*freight fore words*) ما لم يكن ناقلاً ، كذلك لايعد عقد بيع (*C.I.F*) ، اذا كانت البضاعة ستنقل جواً .

فيما استقر عليه الفقه والقضاء المقارن ، من أن عقد بيع (*C.I.F*) يقتضى توافر خصائص تشكل التزامات الاطراف ، ويمكن إجمالها بضرورة إعداد قائمة للبضاعة المباعة ، وشحن البضاعة الموصوفة بالعقد ، وإبرام عقد النقل للبضاعة المراد شحنها وتسليمها فى ميناء الوصول المتفق عليه ، وإجراء التغطية التأمينية وفقاً للشروط التى تفيد المشترى .

وإرسال المستندات يعد استلاما رمزياً للبضاعة المشتراة ويتحمل المشترى أخطار البضاعة ، اثناء النقل ، ومتى تم ذلك فان البائع يستحق الثمن.(1)

---

(1) (( Johnson V. Taylor Bros (1920) A . C 144 Lord atkinson at . P. 145 ))

### 3.3 : التزامات الاطراف :

عقد بيع $(C.I.F)$ يفرض التزامات متقابلة بين البائع والمشترى ، ضمن اطار الخصائص المشار اليها آنفاً ، والواقع العملى يترك للاطراف تحديد نوع الالتزامات ، بالقدر الذى لايتعارض وطبيعة هذا العقد ، ويتضح بشكل عام من شروط (*Incoterms*) عام 1980 ، وطبيعة التعامل التجارى فى هذه العقود وجود بعض الالتزامات الاساسية التى يتعين على الأطراف مراعاتها .

#### 3.3.1 : التزامات البائع :

هناك جملة من الالتزامات يتعين على البائع القيام بها :

**3.3.1.1 : شحن البضاعة بالميناء المتفق عليه والموصوفة فى العقد :**

يلتزم البائع بشحن البضاعة من الميناء المتفق عليه ، اذا تم الاتفاق على تحديد ميناء معين للشحن ، ولذلك اهميته بالنسبة للمشترى من حيث إحتساب تاريخ وصول البضاعة او الاتفاق على بيعها .

على أنه إذا لم يقم البائع بتنفيذ هذا الالتزام ، فإن المشترى يمكنه رفض قبول المستندات الخاصة بالبضاعة عند تقديمها .(1)

وجرت العادة أن يتم تسليم البضاعة بالميناء الأقرب من مكان انتاجها، واذا كانت البضاعة ذات طبيعة خاصة ، وتقتضى الضرورة أن يتم شحنها من ميناء معين ، فإن البائع يلتزم بشحنها من ذلك الميناء ، غير أنه إذا لم يتضمن العقد تحديد ميناء معين للشحن ، فإن للبائع الحق فى اختيار ميناء مناسب للشحن .

كما يتضمن الالتزام ايضاً ضرورة مطابقة البضاعة الموصوفة بالعقد ، أى أن تكون مطابقة لما اتفق عليه ، فإذا كانت البضاعة غير مطابقة للمواصفات من حيث الجودة والتغليف ، فإن مشترى البضاعة، (مع مراعاة بعض الاستثناءات) له الحق فى رفض البضاعة التى تمثلها المستندات ، لأن دفع الثمن يتوقف على مطابقة شروط العقد، ويشكل توقيت الشحن أهمية خاصة فى هذا العقد ، فاذا تضمن

---

(1) (( C . M . Schmitthoff 's. (1990) Export trade . P. 47 ))

العقد التزاماً بالشحن فى وقت معين ، ولم يقم البائع بذلك فإن ذلك يعد خرقاً للعقد يخوّل المشترى فسخ العقد دون اثبات وجود خسارة .(1)

### 3.3.1.2 : قيام البائع بإبرام عقد النقل البحرى بتوصيل البضاعة الى المكان المتفق عليه :

التزام البائع فى هذا الشأن هو ابرام عقد النقل الى نقطة الوصول المتفق عليها ، الا انه لايكون ملزما بضمان وصولها .(2)

هذا والعلاقة بين البائع ( كمرسل ) والناقل من خلال العقد الذى ينظم الحقوق والالتزامات بينهما ، إلى أن يتم إحالة سند الشحن الى المشترى ، ومتى تم ذلك فإن البائع لا يمكنه مقاضاة الناقل على أساس عقد النقل .(3)

ويترتب على قيام البائع بتنفيذ الالتزام بالتعاقد مع الناقل ، أن البائع يحصل على سند شحن يشير إلى أن البضاعة قد شحنت فعلاً ، لا ان يقدم سند الشحن الذى يشير الى ان البضاعة استلمت بغرض الشحن (*Received for shipment*). (4)

ويتعين كقاعدة عامة أن يكون سند الشحن خالياً من أية تحفظات تتعلق بحالة البضاعة ، كونها قد شحنت بحالة ظاهرية جيدة .(5)

غير انه يمكن للطرفين ، كما يعكس الواقع العملى ، إحلال مستندات أخرى محل سند الشحن ، مثل " امر التسليم " *Delivery order* " ، ويظهر ذلك فى حالة بيع بضائع مفرزة وغير مفرزة .(6)

---

(1) (( David Tiplady . Introduction to the law of international trade . P. 49 ))
(2) (( David Tiplady . P. 55 ))
(3) (( C . M . Schmitthoff's. (1990) Export trade . P. 44 ))
(4) (( Bengamin's sale of goods . P. 1040 ))
(5) (( John .F. Willson . (1980) Carriage of goods by sea . P. 143 Published by pitman ))
(6) (( D . M . Day . P. 66 ))

واذا تم ما اتفق عليه الاطراف بوجود امر تسليم ، فإن ذلك يعطى الحق للمشترى فى المطالبة بالبضاعة ومقاضاة الناقل .(1) اما إذاكان الاتفاق على امر تسليم ذى طبيعة خاصة ، فإن مثل هذا الأمر الذى يعطيه لوكيله او لأمين المخازن لايكون من المستندات المقدمة فى عقد بيع $(C.I.F)$ .(2)

وينبغى ملاحظة أن امر التسليم خلافاً لسند الشحن لايمثل البضاعة ، وأن كانت بعض التشريعات المقارنة قد أعطت الحق لحامل أمر التسليم بمطالبة الناقل مباشرة .(3)

ويتعين على البائع التعاقدعلى نقل البضاعة الى الجهة المتفق عليها ، ويجب ان يتضمن سند الشحن ذلك ، فاذا لم يتضمن تحديد الجهة ، فإن البائع يكون قد أخل بالتزامه ، وإذا اشترط فى عقد البيع ضرورة اتباع طريق معين ، فإن البائع يكون ملزماً بمراعاة ذلك عند تعاقده مع الناقل ، ويجب عليه تقديم سند شحن يبين الطريق المتفق عليه .(4)

غير أنه اذا تضمن سند الشحن ما يفيد حرية الناقل فى الانحراف عن الطريق المعتاد فإن ذلك لا يخول المشترى رفض المستندات متى تضمن هذا الشرط عقد البيع .

كذلك إذا كان خط السير المتبع مغلقا ، فإن البائع – وإن كان لايعفيه ذلك من التزامه التعاقدى بشحن البضاعة – يتعين عليه شحن البضاعة من خلال خط سير معقول .(5)

---

(1) (( David Clas & Cashmora. (1989) intruduction of carriage of goods. P.15 ))
(2) (( C . M . Schmitthoff's . (1990) Export trade . P. 37 ))
(3) (( تعديل القانون البحرى الانجليزى الصادر عام 1992 ))
(4) (( Bengamin's Sale of goods . P. 1041 ))
(5) (( C . M . Schmitthoff's . Export trade . P. 38 ))

واذا ما اتفق على عدم اعادة الشحن، فإن للمشترى الحق فى المطالبة بسند يشير إلى استمرارية النقل من ميناء الشحن، وله الحق فى رفض سند الشحن المقدم، اذا كانت البضاعة شحنت من ميناء غير المتفق عليه ، او تم اعادة شحنها مخالفة لعقد البيع $(C.I.F)$. (1)

ولذلك ينبغى أن يكون الاتفاق على عدم اعادة الشحن صريحا وواضحا، لما لذلك من أهمية فى حالة الدفع عن طريق الاعتماد المستندى ، لأن المصارف حالة سريان قواعد الاعتمادات المستندية عام 1983 قد لاتقبل المستندات المقدمة التى تحتوى على شرط عدم إعادة الشحن ، ما لم تكن تحتوى على شرط ينص على اعادة الشحن بشكل صريح. (2)

### 3.3.1.3 : قيام البائع بإبرام عقد التأمين :

لايختلف التزام البائع فى ابرام عقد التأمين ، عن التزامه فى ابرام عقد النقل، لانه فى عقد بيع $(C.I.F)$ يستطيع احالة عقد النقل الى المشترى ، ويمكنه ايضاً إحالة وثيقة التأمين. (3)

ويتعين على البائع إبرام وثيقة التأمين وفقاً للشروط المتعارف عليها فى التعامل التجارى ، وبالقدر الذى تفيد المشترى . فالوثيقة التى يبغى البائع ابرامها وتحويلها للمشترى تكون عادة نوعا من التغطية التى يرغب البائع فى ابرامها لحماية نفسه اثناء وجودها لديه قبل شحن البضاعة. (4)

غير انه قد يتعذر تحديد مضمون الشروط المتعارف عليها، والتى يستفيد منها المشترى على وجه الدقة ، إذ أنه فيما عرض على القضاء المقارن بأن تقدير

---

(1) (( C . M . Schmitthoff's . Export trade . P. 48 ))
(2) (( C . M . Schmitthoff's . Export trade . P. 48 ))
يجب مراعاة أنه تم تعديل القواعد عام 1993 م للإعتمادات المستندية وتم تعديل ذلك ))
(3) (( David Tiplady . P. 59 ))
(4) (( D . M Day . P. 67 ))

تلك الشروط يظهر وقت انشاء عقد البيع بين البائع والمشترى ، ففى قضية تتعلق بعقد $(C.I.F)$ رفع البائعون دعوى تعويض ضد المشترين بسبب عدم قبول المستندات ، وقد فقدت البضاعة والسفينة بسبب الحرب العالمية الثانية ، وكان ذلك بعد انعقاد العقد ، وقبل تقديم المستندات ، وقد ادعى المشترون بأن البائع لم يقدم وثيقة تتضمن تغطية أخطار الحرب .

ويبدو أن الحرب وقعت بعد انقضاء العقد وقبل تقديم المستندات ، وأن من الشروط المتعارف عليها انه لايتم تغطية أخطار الحرب . فقد قضى بأن الشئ المعتاد يقاس عند وقت انعقاد عقد البيع .

وترتيباً على ذلك ، فإن وثيقة التأمين يعد تقديمها صحيحاً حتى ولوكانت لاتغطى الخطر الذى حدث ، واذا كان العقد يتطلب نوعا معينا من التغطية وقدّم البائع الوثيقة فإن هذا التقديم يعد صحيحاً على الرغم من ان المشترى لايمكنه المطالبة من خلالها ، لأن الخسارة نشأت بسبب أخطار لم تغطها الوثيقة .(1)

غير أن هناك رأياً فقهياً يرى خلافاً لذلك ، فاذا تغيرت الظروف فى الفترة بين انعقاد عقد البيع ، وبين وقت إبرام التأمين ، فليس هناك مايمنع أن يقوم البائع بالتغطية المطلوبة .(2)

ولتفادى إشكالية تحديد مفهوم الشروط المتعارف عليها لذلك النوع من التجارة ، فإن جانباً من الفقه يرى أنه يتعين على الأطراف الا يثقوا " بالعرف التجارى " والذى قد يكون متباينا فى مختلف الموانى لدى التجار وينبغى أن تحدد الحالات المتفق عليها فى عقد البيع ، وبيان وثيقة التأمين التى يتعين على البائع أن يقدمها .(3)

---

(1) (( D . M Day . P. 68 ))
(2) (( David Tiplady . P. 60 ))
(3) (( C . M . Schmitthoff's . (1990) Export trade . P . 38 ))

التغطية المؤقتة من سمسار التأمين .(1)

غير أنه ، إذا كان العرف التجارى يجيز استبدال الوثيقة بمستند آخر شريطة أن تكون تلك العادة ثابتة ، ولئن كانت العادات التجارية تجيز استبدال وثيقة التأمين ، إلا أن جانباً من الفقه مازال متردداً فى قبول بديل عن وثيقة التأمين .(2)

ويرى الفقه ، أنه يتعين على الطرفين تحديد نوع التغطية والخطر المطلوب من قبل البائع ، ويعكس الواقع العملى قبول استعمال الشروط الصادرة من معهد الشروط الخاصة بالبضائع فى لندن .

وقد تبنى السوق الليبى ثلاثة انواع من التغطيات وهى : ( أ ) ( ب ) (ج ) على ما سنرى فى موضع آخر من هذا الكتاب .

فإذا قام البائع باختيار نوع معين من التغطية ، فإن هناك جملة من المسائل يضعها المشترى والبائع فى الاعتبار ، منها الظروف الخاصة بنوع البضاعة،وخط السير والتزام البائع بإبرام عقد التأمين بالقيمة المعقولة للبضاعة في مكان الشحن.(3)

ويعد تقديم الوثيقة أمرا جوهرياً فى عقد بيع $(C.I.F)$ ، فاذا لم تقدم وثيقة تأمين فإن المشترى يحق له رفض البضاعة غير المؤمَنة حتى ولو كانت قد وصلت ميناء الوصول دون أية اضرار .(4)

## 3.3.1.4 : تقديم القائمة التجارية (فاتورة) :

يجب على البائع تقديم الفاتورة للمشترى والتى تشمل سعر $(C.I.F)$ وهذه الفاتورة تستخدم من قبل المشترى لاستخراج البضاعة من الجمارك .(5)

---

(1) (( David Tiplady . P. 61 ))
(2) (( D . M . Day . P. 70 ))
(3) (( C . M . Schmitthoff's . (1990) Export trade . P. 38 ))
(4) (( C . M . Schmitthoff's . (1990) Export trade . P. 40 ))
(5) (( Report Bradgate & Nihel Savage Commercial law. P. 536 ))

وقد تتضمن الفاتورة ثمن البضاعة وكذلك تكاليف أجرة النقل ، ما لم يكن المشترى قد قرر دفعها فى ميناء الوصول ، وقد تشمل الفاتورة قسط التأمين، وعادة ما يشترط المشترى فى عقد البيع أن تكون الفاتورة وفق متطلبات معينة حتى تتوافق مع الشروط القانونية والضريبة فى بلده ، فاذا لم يتم ذلك ، فان للمشترى الحق فى رفض المستندات .(1)

وفى عقد البيع $(C.I.F)$ يجب ان تتطابق بيانات الفاتورة مع ما اتفق عليه فى عقد البيع ، لأن أى اختلاف بينهما قد يسبب مصاعب خصوصاً بالنسبة للمصارف إلتى سترفض دفع الثمن متى كان الدفع بموجب الاعتماد المستندى .(2)

### 3.3.1.5 : المستندات الأخرى :

إضافة الى المستندات الرئيسية الثلاثة : **سند الشحن** ، **وثيقة التأمين**، **الفاتورة** ، فإنه يمكن للاطراف الاتفاق على إضافة مستندات أخرى ، مثل شهادة المنشأ والجودة ، وينبغى ان تكون مطابقة لما اتفق عليه .(3)

كما أن الفشل فى تقديم المستندات يكون له نفس النتائج المترتبة على عدم تقديم المستندات التقليدية .(4)

### 3.3.1.6 : تقديم المستندات :

إذا ما قام البائع بإبرام عقد النقل ، وحصل غلى سند الشحن ووثيقة التأمين، وأعد الفاتورة ، أو أى مستند يتفق عليه فى عقد البيع ، فإنه يتعين عليه تقديمها إلى من اتفق عليه فى عقد البيع .

وكقاعدة عامة ، ينبغى تقديم تلك المستندات الى المشترى ، ما لم يكن العقد قد اشترط أن يكون الدفع بواسطة الاعتماد المستندى ، ففى الحالة الأخيرة ينبغى

---

(1) (( D . M . Day . The law of the international trade . P. 62 ))

(2) (( C . M . Schmitthoff's . (1990) Export trade . P. 40 ))

(3) (( D . M . Day . P. 71 ))

(4) (( C . M . Schmitthoff's . (1990) Export trade . P. 40 ))

للبائع تقديم المستندات إلى المصرف .(1)

ويتعين على البائع تقديم المستندات فى الوقت المتفق عليه فى العقد ، فإذا حدد وقت معين ولم تقدم فيه فإن المشترى له الحق فى فسخ العقد بسبب التقديم المتأخر.(2)

واذا لم يتضمن العقد وقتاً محدداً، فإن الفقه والقضاء قد إستقرا على أنه ينبغى للبائع تقديمها فى الحال ، ولتقدير معقولية الوقت والظروف الواقعة يتعين أخذ كل حالة على حدة .(3)

لذلك اذا قدّم البائع إلى المصرف المستندات و تم رفضها لعدم مطابقتها لشروط العقد ، فإنه لايمكنه بعد ذلك تقديم مستندات مطابقة الى المشترى مباشرة، وإن كان للبائع الذى قدّم مستندات غير مطابقة الحق فى تقديم مستندات اخرى مطابقة قبل نهاية المدة المسموح بها فى تقديم المستندات .

فلايملك المشترى رفضها ، واذا فعل ذلك فإنه يكون مسؤولاً حتى ولو أدى ذلك إلى عدم تقديم مستندات صحيحة لاحقاً .(4)

وتقديم البائع للمستندات امر جوهرى فى عقد بيع ($C.I.F$)، إذ يتعين عليه تقديمها حتى ولو كان الطرفان على علم بأن البضاعة قد هلكت أثناء النقل، ويستحق البائع الثمن مقابل تقديمه للمستندات المطلوبة ، كذلك يؤكد الفقه ان البائع يكون قد نفذ التزامه فى عقد البيع ($C.I.F$) بمجرد تقديمه مستندات صحيحة للمشترى او للمصرف .(5)

---

(1) (( Bengamien's Sale of goods . P. 1065 ))
(2) (( Robort Bradgate & Nigal Savage Commercial law . P. 536 ))
(3) (( D . M . Day . P. 71 ))
(4) (( Bengamien's Sale of goods . P. 1066 ))
(5) (( D . M . Day . P. 57 ))

هذا وينبغى تقديم المستندات فى وقت معقول لأن ذلك يجنّب المشترى المتاعب ودفع الضمانات عند وصول البضاعة ، وقبل وصول المستندات مما يترتب عليه التأخير فى التفريغ .(1)

كما أن تقديم المستندات ، قد يمكن المشترى من إعادة بيعها قبل وصول البضاعة، إضافة إلى ذلك ، فإن وجود سند الشحن يعطى المشترى الحق فى مقاضاة الناقل ، وتقديم وثيقة التأمين تمكّنه من مطالبة المؤمن بالخسارة الناجمة عن الأخطار المغطاة .(2)

كذلك يشكّل تقديم المستندات أهمية بالنسبة لحصول البائع على الثمن ، متى كان الدفع بواسطة الاعتماد المستندى ، ذلك أن المصارف لاتتعامل مع البضائع بل مع المستندات فقط .(3)

ولما لتقديم المستندات من أهمية بالنسبة لعقد البيع $(C.I.F)$ فإن الفقه والمشتغلين بالتجارة وجانبا من القضاء المقارن لايترددون فى وصف عقد البيع $(C.I.F)$ بأنه عقد بيع مستندات لابيع بضائع .(4)

وذلك أن البائع ينفذ التزامه بمجرد تسليم المستندات باعتبار أن حيازة المستندات فى يد المشترى ، تمكنه من التصرف فى البضاعة قبل وصولها ، وذلك عن طريق تظهير تلك المستندات للمشترى ، ولأن انتقال المستندات بهذه الطريقة بمثابة شراء للبضاعة ، فيتم بيع المستندات دون التأكد من البضاعة أو فحصها .(5)

ولعل ما يدفع بهذا الاتجاه الفقهى والقضائى نحو هذا الاعتقاد هو القبول نوعاً ما بأن المستندات تمثل اهمية خاصة ، ذلك أن البائع يستحق الثمن بمجرد

---

(1) (( Bradgate & Savage Commercial law . P. 536 ))
(2) (( D . M . Day . P. 57 ))
(3) (( المادة 4 من القواعد المنظمة للإعتمادات المستندية تعديل عام 1993 م ))
(4) (( D . M . Day . P. 57 ))
(5) (( Bradgate & N . Savage Commercial law . P. 530 ))

تقديمها حتى و لو يعلم اثناء ذلك ، ان البضاعة قد هلكت .(1)

إلا أن القول ، بأن عقد البيع (C.I.F) عقد بيع مستندات لابيع بضائع ، وان كان في مجمله يشكل جانباً من الحقيقة ، فإنه لايلقى قبولاً لدى جانب آخر من الفقه، اذ يرون أن عقد بيع سيف (C.I.F) عقد بيع بضائع ينفذ بتسليم المستندات.(2)

ويشير جانب من الفقه الى ان تسليم المستندات لايغنى عن تسليم البضائع، فلايستطيع المشترى رفض استلام المستندات متى كانت مطابقة ، ويطلب تسليم البضاعة ، ولايستطيع البائع الاحتفاظ بالمستندات ويقدم البضاعة التى تمثلها تلك المستندات .(3) وفشل البائع فى تقديم البضاعة رغم صحة المستندات المقدمة ، يعتبر خرقا للعقد ، كما أنه فى رأى البعض و لو قدّم البائع مستندات صحيحة، فإن ذلك لايمنع المشترى من رفض البضاعة متى كانت غير مطابقة لمواصفات العقد .(4)

لاشك فى ان المستندات تلعب دوراً فى عقد البيع (C.I.F) فاذا كانت غير مطابقة لشروط العقد ، فإنها لاتمثل شيئاً بالنسبة للمشترى ، فهى مثل البضاعة تماماً يحق له رفضها متى كانت غير مطابقة للمواصفات .

## 3.3.2 : التزامات المشترى :

كما هو الحال بالنسبة للبائع ، فإن عقد بيع (C.I.F) يفرض جملة من الالتزامات على المشترى ، و أهمها دفع الثمن متى كانت البضاعة مطابقة للعقد .

ولما كان الدفع لايتم عند التسليم الفعلى للبضاعة، بل عند تقديم المستندات، فإن المشترى وان كان ملزماً بالدفع عند تقديمها له ، فقد يملك الحق فى رفض تلك المستندات وكذلك برفض البضاعة على ماسنرى وهذا بدوره يفرض التزاماً على

---

(1) (( C . M . Schmitthoff's (1990) Export trade. P. 34 see Arnhold Karberg & Co. V . Blythe Greer and other (1915) 2 . K B 379 at 388 ))
(2) (( David Tiplady . P. 43 ))
(3) (( D . M . Day . P. 57 ))
(4) (( D . M . Day . P. 58 ))

المشترى بفحص المستندات والبضاعة .

### 3.3.2.1 : التزام المشترى بدفع الثمن :

ما لم يوجد اتفاق خلاف ذلك ، فإن المشترى يقوم بالدفع بمجرد تقديم مستندات صحيحة ، وعادة ما يتضمن عقد البيع (*C.I.F*) مصطلح الدفع مقابل المستندات "*Cash against documents*" غير أن وجود أو عدم وجود تلك العبارة لايعفى المشترى من الدفع عند تقديم مستندات صحيحة .(1)

كما أن وجود أية عبارة تفيد عدم الدفع عند تقديم مستندات صحيحة، يتعارض مع هذا النوع من التعاقد .(2)

إذا التزم المشترى بالدفع متى كانت المستندات صحيحة ، فإنه لايملك الاحتجاج بأن البضاعة لم تكن مطابقة للمواصفات المبينة فى العقد .(3)

كذلك لايملك المشترى فى عقد بيع (*C.I.F*) عدم دفع الثمن حتى يتمكن من فحص البضاعة ، واذا ما اصر المشترىعلى ذلك ، فإن البائع يملك الحق فى رفض شحن البضاعة .(4)

ويذهب جانب من الفقه ، إلى أنه إذا كان المشترى يعلم أو يشك بأن البضائع غير مطابقة لشروط العقد ، فإنه رغم ذلك يلتزم بدفع الثمن متى كانت تلك المستندات مطابقة للعقد .(5)

---

(1) (( D . M . Day . P. 78 ))
(2) (( Bengamien's Sale of goods. P. 1068 ))
(3) (( Rebort & Savage Commercial law. P. 536 ))
(4) (( Bengamien's Sale of goods . P. 1069 ))
(5) (( D . M . Day . P. 78 ))

### 3.3.2.2 : الحالات التى يمكن فيها للمشترى رفض دفع الثمن :

للمشترى الحق فى رفض الدفع اذا كان هناك تأخير فى تقديم المستندات، ولو كانت صحيحة ، اذ يملك المشترى التحلل من العقد .(1)

ويملك المشترى رفض الدفع، إذا تبين له أن هناك غشا من جانب البائع، كما لو أثبت المشترى أن المستندات المقدمة تختلف فعلياًعن البضاعة المشحونة.(2)

وأيضاً للمشترى الحق ، فى رفض الدفع إذا كانت المستندات غير مطابقة لشروط العقد ، كما لو كان سند الشحن غير نظيف ، خلافاً لما اتفق عليه .

### 3.4 : الحق فى رفض المستندات والحق فى رفض البضاعة :

يعتبر بعض الشراح ان رفض المستندات من قبل المشترى يعود إلى عدم مطابقة المستندات أو للخروج من الصفقة التى لاتتناسب مع مصلحته التجارية، وغالباً مايحدث هذا عند الهبوط فى اسعار السوق .(3)

متى كانت المستندات المقدمة غير مطابقة لشروط العقد، فإن للمشترى أو وكيله الحق فى رفضها ، ويختلف عن الحق فى رفض البضاعة ، ذلك ان الحق فى رفض المستندات يكون عند تقديمها، اما الحق فى رفض البضاعة فانه لايتم الا بعد تفريغ البضاعة وفحصها .(4)

كذلك يمكن للمشترى رفض المستندات ، لأنه كما أشرنا سلفاً ، يتعين على البائع تقديمها حتى ولو كانت البضاعة قد فقدت ، فإذا كان سند الشحن غير صحيح فإن ذلك يحرم المشترى من الرجوع إلى الناقل ، أو إعادة بيع البضاعة ، كذلك إذا كانت المستندات التى قدمت لاتوجد بها وثيقة تأمين سارية المفعول أو أن الأخطار

---

(1) (( C . M . Schmitthoff's. (1990) Export trade . P. 47 ))
(2) (( Bengamien's Sale of goods . P. 1069 ))
(3) (( P . Todd . Modern Bills of lading . P. 74 ))
(4) (( C . M . Schmitthoff's Export trade . P. 41 ))

الاعتيادية غير مغطاة ، فإن للمشترى الحق فى رفضها وكذلك الامر بالنسبة للمصارف متى كان الدفع بواسطة الاعتماد المستندى .(1)

ويفقد المشترى ، أو المصرف الحق فى رفض المستندات ، اذا كان قد قبِلها دون اعتراض ، حتى ولو كانت غير مطابقة وتم دفع الثمن ، لأن الحق فى رفض المستندات يختلف عن الحق في رفض البضاعة ، فإن المشترى وأن كان قد فقد حقه في رفض المستندات بعد قبولها إلا أنه لا يفقد حقه فى رفض البضاعة ، إذا تبيّن له انها غير مطابقة لشروط العقد فله المطالبة بالتعويض ، تأسيساً على الإخلال بعقد البيع .

وقد استقر القضاء المقارن ، على أنه إذا ما رفض المشترى البضاعة ، فإنه لايجوز له الاحتفاظ بها كضمان إلى حين استرداد الثمن .(2)

لانه متى قبل المشترى المستندات ورفض البضاعة فيما بعد ، فإن الملكية ترجع الى البائع .(3)

## 3.5 : انتقال الملكية فى عقد البيع سيف (C.I.F) :

تسرى القواعد القانونية المنظمة لعقد البيع ، والتى تقتضى وجوب فرز البضاعة وتعبيتها قبل نقل الملكية ، كما سبق ان بينّا عند تعرضنا لعقد البيع(F.O.B) وفى عقد البيع (C.I.F) تلعب المستندات ووثيقة التأمين والنية المشتركة للطرفين دوراً فى تحديد وقت انتقال الملكية،إلا أن تداخل تلك العوامل، أثار صعوبات في هذه المسألة ، الأمر الذى دفع القضاء المقارن إلى القول بأنه يبدو مستحيلاً إدراج قاعدة عامة تسرى عليها عقود البيع (C.I.F)، فقد تعددت الآراء حول ما إذا كان الانتقال يتم وقت التعاقد ، أو وقت الشحن ، أو عند تقديم المستندات.

فذهب رأى إلى أنه متى كانت البضاعة مفرزة ومعينة ، فأنها تنتقل عندما

---

(1) (( Paul Todd . Moderen Bill of lading . P. 75-76 ))
(2) (( Lyons & Co. V . May Baker Ltd (1923) 1 . K . B . 685 ))
(3) (( Bengamin's Sale of goods . P. 1085 ))

تتجه إرادة الاطراف الى ذلك .(1)

ويرى القاضى *Ronmedy* ان الملكية تنتقل الى المشترى بشروط أو بدون شروط ، ففى الحالة الاولى متى كان سند الشحن قد صدر لمصلحة البائع أو وكيله او ممثله ، وفى الحالة الثانية تنتقل بدون شروط اذا صدر سند الشحن لمصلحة المشترى أو وكيله أو ممثله كمرسل اليه .(2)

وأمام خصائص عقد بيع *(C.I.F)* ودور المستندات وتقدير إرادة الأطراف فى تحديد وقت انتقال الملكية ، لم يحسم القضاء بشكل قاطع وقت انتقال الملكية ، فقد عبّر القاضى *Peter* عن ذلك بقوله: " إن الملكية يمكن أن تنتقل عندالشحن أوعند التقديم " .(3)

وتبعاً لذلك انقسم الفقه والقضاء حول وقت انتقال الملكية ، فذهب رأى إلى أن الملكية فى عقد بيع *(C.I.F)* تنتقل بمجرد الشحن ، ويعزو ذلك إلى امرين :

**الأول** : هو انه خلال القرن التاسع عشر استقر الفقه والقضاء على أن الملكية تكون لدى من تكون عليه تبعة الهلاك ، إلا أن هذه القاعدة تغيرت بسبب انتقال تبعة الهلاك عند انتقال الملكية بصدورتشريع ينظم عقد البيع .

**الثانى**: ان البائع لايتأثر بشحن البضاعة ، ذلك أنه حتى وإن تم الشحن فإنه مازال يتمتع بحماية لممارسة حقه فى حجز البضاعة ، أيضاً لايعدّ مقبولا فى الوقت الحاضر بسبب آلية الدفع فى عقد البيع *(C.I.F)*.(4)

وذهب رأى آخر ، إلى أن الملكية تنتقل عند احالة المستندات ، وتعد بمثابة قرينة على رغبة الطرفين فى انتقال الملكية ، ووفقاً لهذا الرأى فإن الملكية بعقد البيع

---

(1) (( D . M . Day . P. 73 ))
(2) (( Biddell Bross . V . E Clemms Horst . (1911) 1 K B . 934 - at . P. 935 ))
(3) (( Comptoir d' Achat . V . lvis de ridder Ltd (1949) A C 293 ))
(4) (( Bengamin's Sale of goods . P. 1079 ))

(C.I.F) تتم بمجرد التظهير والتسليم ، وان تسليم سند الشحن يدل على ان البائع قد تخلى عن حقه فى الاحتفاظ بملكية البضاعة .(1)

كذلك يمكن للملكية أن تنتقل إلى المشترى بإحالة سند الشحن ، وتحقق بعض الشروط الأخرى المبينة بعقد البيع، مثلاً قبول المشترى لكمبيالة مستندية، أو بتنفيذه الالتزامات الأخرى تجاه المصارف عند الدفع بواسطة الاعتماد المستندى .

## 3.6 : انتقال تبعة الهلاك فى عقد بيع سيف (C.I.F) :

انتقال تبعة الهلاك تعنى أن طرفى عقد البيع مسؤولان عن الخسارة أو الضرر الذى يقع للبضاعة فى وقت معين . فاذا كانت تبعة الهلاك عند البائع وقت وقوع الخسارة فإن البائع لايكون نفذ التزامه تجاه المشترى وفقاً لعقد البيع ، غير أنه إذا كانت البضاعة قد تضررت وكانت تبعة الهلاك على المشترى فإنه يتعين عليه دفع قيمتها بغض النظر عن حالتها وقت استلامها .(2)

ويذهب الفقه إلى أن انتقال الملكية فى عقد البيع (C.I.F) يرتبط بالمستندات أو بتحقق بعض الشروط ، او الشحن فى بعض الاحيان ، فالأمر يبدو أكثر وضوحاً فحالة انتقال تبعة الهلاك تكون من وقت شحن البضاعة .(3)

وتنتقل تبعة الهلاك الى المشترى ولو لم تنتقل ملكية البضاعة لعدم فرزها .(4)

ويمكن القول إجمالاً ، أن تبعة الهلاك تقع على المشترى بعد الشحن ، فإذا كانت الخسارة أو الضرر بعد بيع البضاعة وشحنها فإن تبعة الهلاك تكون على المشترى ، كذلك اذا كانت البضاعة قد تم شحنها وتضررت وتم بيعها ، فإن تبعة الهلاك تقع على المشترى من وقت الشحن .(5)

---

(1) (( Bengamin's Sale of goods . P. 1081 ))
(2) (( P. Todd . Modern Bills of lading . P. 29 ))
(3) (( Rebort & Savage . P. 539 ))
(4) (( C . M . Schmitthoff's Export trade. P. 125 ))
(5) (( Bengamin's Sale of goods. P. 1086 ))

كذلك تكون تبعة الهلاك على المشترى إذا كان قد قام بدفع الثمن ، او ان البضاعة قد تضررت بعد تقديم المستندات ، ما لم يكن المشترى مخولاً برفض المستندات كما هوالحال عند عدم مطابقتها للعقد واذا كانت غير مطابقة فإن تبعة الهلاك ترجع الى البائع .(1)

واذا تضمن عقد البيع شرطاً يفيد بأن تبعة الهلاك على البائع حتى يتم تسليم البضاعة فإنه سيكون متعارضاً مع طبيعة عقد البيع $(C.I.F)$ .(2)

وان كان جانب من الفقه يرى أن وجود شرط يقضي بنقل جزء من تبعة الهلاك عند الخسارة إلى البائع ، مثل جزء من الثمن يدفع فقط عند التسليم ، أو أن الكمية التى لم تسلم يتم تخفيضها من الكمية الواردة بالعقد .

ورغم أن وجود الشروط التى تنقل تبعة الهلاك الى البائع تتعارض مع طبيعة عقد بيع $(C.I.F)$ إلا أن هناك من يرى أن يَظلّ عقد البيع $(C.I.F)$ رغم وجود مثل هذه الشروط .

## 3.7 : مقارنة بين عقد فوب ( *F.O.B* ) وعقد سيف ( *C.I.F* ) :

إذا كان عقد البيع $(F.O.B)$ مع خدمات اضافية، فإن البائع يقوم بابرام عقد النقل والتأمين ، ورغم أن ذلك يشبه إلى حدما دور البائع فى حالة عقد البيع $(C.I.F)$ إلا أن هناك اختلافات بين عقد $(C.I.F)$ وعقد $(F.O.B)$ على ماسنرى:

ففى عقد بيع ( $F.O.B$ ) عند انخفاض او زيادة الأجرة وقسط التأمين تكون أخطارها على المشترى بينما عقد $(C.I.F)$ على البائع لأنه عقد تصدير .

وفىعقد $(C.I.F)$ يمكن للبائع ان يشحن فىأى وقت فى مدة الشحن المتفق عليها .

---

(1) (( Rebort Bradgate & N . Savage . P. 540 ))
(2) (( D . M . Day . P. 78 ))

وفى عقد ( $F.O.B$ ) المشترى يطلب الشحن فى أى وقت فى مدة الشحن المتفق عليها ، وفى عقد $(C.I.F)$ يحدد البائع السفينة وميناء الشحن ، إذا كان العقد لم يحدد ذلك ، خلافاً لعقد البيع ( $F.O.B$ ) حيث يحدد المشترى ذلك ، وفى عقد $(C.I.F)$ ينفذ البائع فقد التزامه عند الشحن بالقدر الذى يقابله التزام المشترى بدفع الثمن وكذلك الامر فى عقد $(F.O.B)$ .

فى عقد $(C.I.F)$ للمشترى الحق فى فحص البضاعة عند التفريغ . ويمكن رفضها اذا كان قد اثبت بأنها متضررة عند شحنها ، خلافاً لعقد $(F.O.B)$ حيث يكون للظروف دور فى تقدير ذلك . (1)

وبهذه المقارنة المختصرة ، بين أهم عقدين من عقود التجارة الدولية ، نختم هذا الفصل ، وسنشير بإيجاز إلى بعض أنواع العقود الأخرى فى الفصل القادم .

---

(1) (( **David Tiplady . P. 79** ))

# الفصل الرابع

## عقود البيع الاخرى

# الفصل الرابع

# عقود البيع الأخرى

لاشك فى أن عقد البيع (*C.I.F*) وعقد فوب(*F.O.B*) لهما أهميتهما ويعدان الأكثر شيوعاً واستعمالاً فى تجارة التصدير، إلا أن هناك بعض العقود الأخرى التى أفرزها الواقع العملى وهى :-

## 4.1 : عقد بيع (*C and F*) :

ويعنى أن الثمن والأجرة فى ميناء الوصول ، وإذا تم عقد البيع على هذا الأساس ، فإن البائع يلتزم بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول وعلى حسابه ولكنه لايتحمل تبعة الهلاك ، إذ أن المسؤولية تنتهى بمجرد وضع البضاعة على متن السفينة فى ميناء الشحن ، ولايلتزم البائع أيضاً بإجراء التأمين البحرى ، وترتيباً على ذلك فإن المشترى باعتباره يتحمل تبعة الهلاك له مصلحة أن يقوم بالتغطية التأمينية اللازمة .

ويتفق عقد البيع(*C and F*) مع عقد البيع (*C.I.F*) فى جميع الشروط والمسؤوليات باستثناء قيام البائع بإجراء التأمين البحرى ، ومتى تم عقد البيع (*C and F*) فإن بعض التشريعات تشترط وجوب قيام البائع بإخطار المشترى بإجراء التأمين ، فإذا فشل فى إخطار المشترى بما يمكنه من القيام بالتأمين على بضاعته ، فإن أخطار البضاعة تكون وبشكل أستثنائى على البائع لا المشترى، ولايميل التجار عادة إلى التعاقد وفقاً لشروط البيع (*C and F*) باستثناء تجار الدول التى توجد بها قيود على تحويل العملة ، اولأسباب سياسية ، حيث يتم التأمين على البضائع فى السوق المحلية ، بدلاً من الشراء وفقاً لبيع (*C.I.F*) .(1)

---

**(1) (( C . M . Schmitthoff's . Export trade . P. 55 ))**

## 4.2 : عقد بيع خارج السفينة ( *EX - Ship* ) :

يسمى هذا النوع أحياناً " بعقد بيع الوصـول " إذ أن الـتزام البـائع وفقـاً لهـذا العقد لاينتهى بمجرد وضع البضائع على متن السفينة ، بل عند وصول البضاعة إلى ميناء الوصـول ، وتفريغها للمشترى ، ويتحمل البـائع كافة المصـاريف المتعلقـة بالنقل، والتأمين على البضاعة ، وكذلك المصاريف المترتبة علـى الشحن والتفريـغ، وترتيباً على ذلك فإن إلزام المشترى بدفع الثمن لايبدأ إلا إذا تـم تسليم البضاعة فـى ميناء التسليم المتفق عليه . (1)

ويختلف عقد البيع (*C.I.F*) عن عقد(*EX-Ship*) فى أن هذا الأخيرلاتحل المستندات محل البضاعة ، بل يتعين تنفيذاً للألتزام أن يتم تسليم البضاعة فى ميناء الوصول .

وترتيباً على ذلك ، إذا ماتضررت البضاعة فإن المشترى لايلتزم بدفع ثمن البضاعة مقابل تسليم المستندات فإذا كان المشترى قد سلم الثمن قبل استلام البضاعة فلـه أن يسترجعه ولايعتبر إستلام سند الشحن مظهراً من البائع فـى عقـد البيـع (*EX-Ship*) إلى المشترى إنتقال الملكية للأخير، إذ أنها وفقاً لهـذا النـوع من التعـاقد تنتقل فقط بالتسليم بعد وصول السفينة وتفريغها فى الميناء المتفق عليه .

ولما كانت طبيعة العقد تقتضى التزام البائع بالتسليم فى ميناء الوصول ، فإن تبعة الهلاك لاتكون على المشترى ، فإذا تضررت أو هلكت أثناء النقل فإنـه لايمكنـه المطالبة بالتأمين لأنه لاتوجد له مصلحة تأمينية . (2)

## 4.3 : عقد بيع خارج المصنع ( *EX - WORK* ) :

إذا تم التعاقد وفقاً لهذا النوع، فإن البائع يلـتزم بـأن يجعل البضاعة مطابقـة للمواصفات المبينـة فـى العقـد جـاهزة أمـام مصنعـه.(3)ويلـتزم المشـترى بـاجراء الترتيبات لنقلها،ويلاحظ فى هذا النوع من العقود، أن الثمن يحسب علـى أسـاس سعر

(1) (( Jan Ramberg (1980) Incoterms . P. 141 ))
(2) (( C . M . Schmitthoff's . (1990) Export trade . P. 57 ))
(3) (( Jan Rambarg incoterms (1980) . P. 141 UNconvention on international sale of goods ))

المصنع.(1)

### 4.4 : عقد ( F . A . S ) عقد بيع بجانب السفينة :

ويقصد بهذا المصطلح (*free along side ship*) عقد بيع بجانب السفينة، وفى هذا النوع يلتزم البائع بتزويد المشترى بالبضاعة المتفق عليها بالعقد ، وتكون متيسرة للمشترى فى الميناء المحدد من طرف البائع لشحنها على متن السفينة، ويلتزم الأخير باتخاذ الترتيبات لشحن البضاعة ، كما يجب عليه إتخاذ كافة التدابير والإجراءات ودفع المصاريف الضرورية لوضع البضاعة المراد شحنها بجانب السفينة . (2)

### 4.5 : عقد بيع ( C. I. F and C ) :

دلالة هذا العقد ، الثمن ، التأمين ، والأجرة والعمولة (*cost.insurace freight commission*) وإضافة عبارة العمولة دلالة على نسبة مستحقة للمصدر، ذلك أن المصنع لايقوم عادة بالتصدير مباشرة ، بل تتولاه مؤسسات للتصدير، والتى قد تتخذ أشكالاً متعددة فقد يتم عبر الشاحنين المصدرين (البائع) مباشرة أو مايعرف (*export houses*) كذلك تعرف باسم (*confirming house*).

وإن كان لايوجد تعريف قانونى لهذه المؤسسات لشيوعها فقد تتخذ مؤسسات التصدير أى شكل ، إلا أن هناك آثار قانونية ترتبط بوضع المصدر القانونى ، وما إذا كان قد أشترى البضاعة من المصنع فى بلده كطرف متعاقد أم أنه تصرف كوكيل عن الصفقه ، فإذا تصرف كأصيل فإنه يكون له الربح عند بيعها للمستورد ، أما اذا كان أجرى الصفقة كوكيل فله فى ذلك عمولة يستحقها من الموكل " المستورد "، ومن هنا جاءت دلالة الشروط فى عقد البيع (*C.I.F and C*) بحيث يستحقها التاجر المصدّر عندما يتصرف كوكيل عن المشترى فى الخارج ، كذلك قد تطالب

(1) (( C . M . Schmitthoff's . P. 10 ))
(2) (( C . M . Schmitthoff's . (1990) Export trade . P. 13 ))

بيوت التصدير ( *Export Houses* ) بالعمولة مستقلة من البيع ، بإخطار المشترى فى الخارج بأن الثمن يشمل العمولة أيضاً. (1)

**4.6 : عقد بيع بشرط ( *C.I.F and C and E* ) :**

ويقصد بهذا النوع ، الثمن (*Cost*) التأمين (*insurance*) والأجرة (*Freight*) وفرق سعر الصرف ووجود حرف (*E*) *Exchange* ) أثار بعض الغموض عند التفسير ، حيث يذهب جانب من الفقه إلى أن المقصود منه هو عمولة المصرف ، بينما يذهب رأى آخر إلى أن وجود حرف (*E*) دلالة على أن سعر الشراء بالبضاعة لايتأثر بارتفاع أو هبوط العملات .

وتفادياً لذلك ، فإنه عند التعاقد على مثل هذا النوع ، يتعين على الأطراف بيان المقصود بشكل واضح . (2)

**4.7 : عقد بيع سيف بشرط (*C. I. F and C and I*) :**

إذا كان التعاقد قد تم بشرط *(C . I . F and C and I)* فإنه يقصد به العمولة المستحقة من المستورد ويرمز ذلك الشرط بأن الثمن يشمل العمولة والفوائد المصرفية ، وعندما يقوم البائع بتصدير البضاعة ، وينتظر فترة حتى يتم سحب الكمبيالة المستندية المستحقة على المشترى فإذا قام المصدر بخصم الكمبيالة لدى مصرفه فإن المصرف يستحق المصاريف والعمولة ، كذلك الفوائد حتى يتم دفع الكمبيالة فى بلده (3)

---

(1) (( C . M . Schmitthoff's . (1990) Export trade . P. 56 ))
(2) (( C . M . Schmitthoff's . (1990) Export trade . P . 55 ))
(3) (( C . M . Schmitthoff's . (1990) Export trade . P . 56 ))

# الفصل الخامس

## النقل فى عقود التصدير والإستيراد

# الفصل الخامس

# النقل فى عقود التصدير والإستيراد

## 5.1 : مقدمـــة

يعد نقل البضاعة إحدى حلقات تنفيذ عقود التجارة الدولية ، ولاهميتها بالنسبة للمستورد والمصدّر من حيث : التكاليف ، والوقت ، وشروط النقل ، والعلاقة القانونية المترتبة على ذلك ، فإن كلامنهما يولى اهتماماً خاصاً بهذه الحلقة .

والنقل فى بيوع التصدير والإستيراد ، لايتم من خلال وسيلة واحدة ، بل هناك عدة وسائط منها البحرية ، والجوية ، والبرية ، وإن استخدام تلك الوسائط يؤدى بدوره الى خضوع النقل لقواعد مختلفة بحسب نوع الوسيلة .

ولئن كان النقل البحرى يعد أهم الوسائل المستخدمة فى تنفيذ عقود التجارة الدولية ، وأكثرها شيوعاً ، إلا ان مقتضيات التجارة الدولية أدت إلى ظهور وسائل أخرى كالنقل الجوى والبرى ، او كليهما حسب الأحوال .

وسيكون النقل البحرى محل دراستنا نظراً لأهميته ، إلا أنه تعميماً للفائدة وفى شيء من العجالة نتعرض للنقل الجوى ثم للنقل البرى بقدر كبير من الايجاز .

## 5.2 : النقل الجـوى :

نظراً لما يوفره إستخدام الطائرات من وقت برز النقل الجوى كوسيلة لنقل البضائع ، إذ ظهرت شركات متخصصة لنقل البضائع من بلد الى اخر، ومن قارة الى اخرى .

والنقل الجوى للبضائع لايخضع لصور التعامل التقليدى للبيوع الدولية مثل ( $C.I.F$ )

فإذا تام الشاحن مثلاً ، بنقل بضائع جواً ، فإن العقد قد يخضع إلى الأنظمة القانونية الواردة فى اتفاقية وارسو ، او تعديلها ، أو للقواعد العامة .

وفى حالة خضوع النقل لإتفاقية وارسو فإن السندالجوى (*Air consigment note*) يعد من أهم مستندات النقل الجوى ويعرف اصطلاحاً بـ (*A.C.N*) وهذا السند لايمثل البضاعة كما هو الحال فىسند الشحن البحرى .

ويتم استصدار ثلاث نسخ من مستند النقل الجوى ، فتقدم النسخة الاولى مع البضاعة ، للناقل وتوقع من المرسل ، والنسخة الثانية ترسل إلى المرسل اليه وتوقع من قبل الشاحن ، وتوقع النسخة الثالثة من الناقل ، وتسلم للمرسل بعد استلام البضاعة من الناقل .

هذا ويلتزم المرسل فى النقل الجوى بتقديم كافة البيانات والمستندات الخاصة بالجمارك والإجراءات قبل تسليم البضاعة الى المرسل اليه ، ويكون المرسل مسؤولا عن أية أضرار أو خسارة تنشأ عن عدم توافر هذه البيانات ، بل تمتد مسؤوليته إلى البيانات المدرجة فى سند الشحن ، اذا كان مستند الشحن قد صدر بناء على طلب المرسل اليه أو وكيله، ويعتبر ذلك المستند قرينة على انعقاد العقد ، بما حواه من بيانات .

ويكون الناقل الجوى مسؤولا عن الاضرار التى تحدث للبضائع ، أثناء وجودها فى عهدته ، ما لم يثبت أنه وتابعيه ومستخدميه ووكلاءه قد اتخذوا كافة الاجراءات الضرورية لتفادى الاضرار ،أو أنه من المستحيل عليهم اتخاذ تلك الاجراءات .(1)

وفى حالة خضوع النقل الجوى لاتفاقية وارسو المعدلة ، فان مستند الشحن - يعرف" *Air way bill* " يطلق عليه اصطلاحاً ( *A.W.B* ) - يكون قابلاً للتداول ويستفيد مستخدمو الناقل الجوى من الاعفاءات وكذلك تحديد المسؤولية .

وقد يكون النقل خاضعاً لشروط ، (*I.A.T.A*) وهى اختصار للكلمة *International air transport association* . ويخضع النقل الجوى بشكل عام لجملة من الشروط تختلف عن النقل البحرى والبرى .

---

(1) ((D . M . Day . P. 85))

### 5.3 : النقل البـــرى :

ما لم توجد قواعد خاصة لتنظيـم النقـل الـبرى فانـه يخضـع لاحكـام القواعـد العامة ، وقد تضمن القانون التجارى الليبى أحكاماً تتعلق بالنقل الـبرى بـالمواد 159 - وحتـى 183 تجـارى ، وقـد بينـت تلـك الاحكـام ضوابـط المسـؤولية ، ونطاقهـا وطبيعتها .

وقد تقتضـى ظـروف الصفقـة أن يتـم نقـل البضـائع بإسـتخدام وسـائط النقـل البرى ، فمثلاً إذا كان عقد بيع $(C.I.F)$ ، فإن البائع يقوم بابرام العقود اى ان تصـل البضاعة الى ميناء الوصول ، فقد يتعـاقد بنقـل البضاعـة بحـراً ثم يتـم نقـل البضـائع بواسطة شاحنات ، إلى ميناء الشحن ، ثم يتم نقلها بحـراً إلـى أن تصـل إلـى ميـناء الوصول .

ففى مرحلة النقل البرى ، تخضع عمليات النقل للنظام القانونى الذى يسـرى على النقل البرى .

### 5.4 : النقل البحـــرى :

كما أشرنا فى بداية هذا الفصل ، فإن النقل البحرى أكثر استعمالاً فى مجـال التجارة الدولية ، وسيكون موضوع دراستنا بشىء من التوسع ، وبالقدر الـذى يحقق الغرض لمعرفة الجوانب المتعلقة بدوره أثناء إستخدام هذه الوسيلة فى مجال التجـارة الدولية .

وإذا كان النقل قد تم بطريق البحر ، فقـد يكـون خاضعـاً لسند الايجـار، وغالبـاً متـى كانت البضاعة صبا أو سـائلة، أويكـون خاضعـاً لأحكـام القـانون البحـرى، او قواعـد اتفاقية بروكسل عام 1924 وتعديل عام 1968المعروفة بقواعد بروكسل أو تعديلها .

كذلك قد يكون النقل خاضعاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحـراً عام 1978 المعروفة باسم قواعد هامبورغ .(1)

---

(1) (( S. Mankabady (1978). Carriage of goods by sea . P. 34 Published for .The British institute of international and Compartive law london . by A.W. Sijthoff Leyden / Boston ))

### 5.4.1 : النقل البحرى الخاضع لسندات الايجار :

يظهر استعمال سندات الايجار بشكل موسع ، فى نقل أنواع معينة من البضائع ، كما هو الحال فى النفط ، أو بضائع الصب .

ولاشك فى أن سندات الإيجار لعبت دوراً فى تنفيذ عقود البيوع الدولية ، ولأهميتها تناولتها معظم التشريعات ومنها المشرع الليبى بالمواد 174 حتى 197، وتوجد ثلاثة أنواع من سندات الإيجار نوجزها على النحو التالى .

#### 5.4.1.1 : سند ايجار سفينة بالكامل Charter by demise

وفى هذا النوع تؤجر السفينة بالكامل دون تجهيز وتقع كافة المسؤوليات المتعلقة بتجهيزها على المستأجر.(1) ويلتزم المؤجر فى هذا النوع بتقديم سفينة صالحة للملاحة ، ومالك السفينة لايكون مسؤولا عن أية أضرار تحدث للبضاعة المنقولة، أثناء تأجير السفينة .(2)

وبالمقابل يلتزم المستأجر بدفع الأجرة أثناء مدة التأجير ، إلا أنه لايكون مسؤولا عن ذلك إذا كانت السفينة قد تعطلت بسبب عيب ذاتى ، كما يلتزم بإعادة السفينة عند نهاية المدة وأن يدفع كافة المصروفات المتعلقة بالإنتفاع بالسفينة أو مصاريف الميناء والتأمين .(3)

#### 5.4.1.2 : سند إيجار سفينة لفترة زمنية محددة Time charter

تناولت المادة 174 بحرى هذا النوع من التعاقد وعرّفته بأنه عقد ايجار السفينة لأجل معين وهو (عقد تؤجر بموجبه السفينة لمدة محدودة ) .

---

(1) (( د. هانى دوريدر (1993) " الوجيز فى القانون البحرى " ، الجزء الأول صفحة 189 ، الناشر مكتبة ومطبعة الإشعاع – الأسكندرية ))

(2) (( Ivamy (1989) . Carriage of goods by sea . P. 10 Puublished by Steven Mdsons London . Thireenth Edition ))

(3) (( د. هانى دوريدر " الوجيز فى القانون البحرى " صفحة 174 ))

ومتى كانت السفينة مؤجرة على هذا النحو ، فإن المستأجر تكون لـه الإدارة التجارية ، بينما تبقى الإدارة الملاحية لمالك السفينة ، بمعنى أنه وإن كان للمستأجر فى هذا النوع جملة من الصلاحيات، إلا أن مالك السفينة لايفقد السيطرة على سفينته، وإن الربان ورغم أنه يوقع سندات الشحن نيابة عن المستأجر إلا أنـه يتبـع المؤجـر ، ويترتب على ذلك أن مالك البضاعة التى فُقدت أو تضررت يمكنه مطالبة المستأجر أو مالك السفينة .

هذا وتوجد نماذج متعددة لهذا النوع من العقود التى أعدتها منظمات متخصصة فى مجال النقل البحرى مثل *Baltime* عام 1939 ، غير أن تلك النماذج غير ملزمة للاطراف إذ يمكنهم إعداد العقد وفقاً لما يتلاءم مع مصالحهم.

ويفرض سند الإيجار لفترة زمنية محددة التزامات على الطرفين، فالتزامات المؤجر تبدأ بتقديم سفينة صالحة للملاحة طوال فترة التأجير ، ويدفع التأمين، مع بيان حالتها وسرعتها وحجمها ونسبة إستهلاكها وكمية الوقود الموجود بها، وأن يقوم بتسليمها فى المكان المتفق عليه ، مع التزامه بدفع أجور الطاقم .

وبالمقابل يلتزم المستأجر بدفع الأجرة عن المدة المتفق عليها باستغلال السفينة فى تجارة مشروعة ، وأن يحمل بضاعة غير محظورة ومخالفة للقانون، وأن يستخدم الموانىالآمنة للسفينة ، وأن يقوم بتزويد السفينة بالوقود، ويقوم أيضاً بدفع مصاريف الرسوم الخاصة بالموانى والشحن والتفريغ ، والألتزام بتعويض مالك السفينة عن أية خسارة أو أضرار تحدث أثناء الشحن والتفريغ متى كانت ناتجة عن إهمال .

وغالباً مايحتوى سند الأيجار على شروط أخرى مثل : شرط يتعلق بإعادة السفينة إلى المؤجر ، كذلك إنقطاع الأجرة فى حالة عدم إستغلال السفينة، وضرورة التزام الربان بإتباع أوامر المستأجر دون الإضرار بصالح المؤجر ، كذلك قائمة تتضمن الإعفاء من المسؤولية للمؤجر.(1)

---

(1) (( Ivamy.(1979) Carriage of goods by sea .P. 25-26 Published Butterworth))

### 5.4.1.3 : تأجير سفينة بالرحلة Voyage charter party

عقد بمقتضاه يتم تأجير مكان فى سفينة لنقل البضائع ، ويعد هذا النوع أكثر شيوعاً ، وعرفته المادة 177 بحرى " بأنه تكون السفينة بكاملها أو بعضها مؤجرة لسفرة أو لعدة سفرات معينة " .

ويمكن للمستأجر ومالك السفينة تحديد العلاقة القانونية بينهما طبقاً لإرادتهما، فقد يتم الإتفاق على تبنى نماذج جاهزة.(1) ويمكن للأطراف إضافة شروط إليها أو تعديلها ، ويحتوى عقد ايجار سفينة بالرحلة عادة على جملة من الشروط أهمها، التزام مالك السفينة بتقديم سفينة صالحة للملاحة ، وأن تنقل البضاعة فى وقت معقول وإلى المكان المتفق عليه ، ويلتزم المستأجر بتقديم البضاعة المتفق عليها ودفع الأجرة ، كما يحتوى عقد إيجار السفينة بالرحلة على شروط أخرى ، أهمها إذا ماالتفق على ذلك أن يخضع العقد لقواعد بروكسل عام 1924 ، أو تعديل عام 1968 وشروط أخرى .(2)

وتأجير السفينة بالرحلة يعطى المستأجر الحق لنقل البضاعة فى سفينة معينة وفى هذا النوع تكون السيطرة لمالك السفينة ويعتبر الربان ممثلاً له .(3)

ومتى صدرسند الشحن فإنه يشكل اساسا للعلاقة بين صاحب البضاعة والناقل متى كان غير الشاحن .

### 5.4.2 : النقل البحرى الخاضع لسندات الشحن :

سند الشحن له تاريخ طويل فى التجارة البحرية ، ففى القرن الحادى عشر، كان القانون الداخلى لميناء ادرينك يلزم الربان بضرورة تدوين تفصيل فى " كتاب الشحن " عن البضاعة المشحونة ثم تطور الأمر إلى أن أصبح سند الشحن مستنداً

---

(1) (( Scrutton . (1974) Charterparties and Bills of Lading . P. 357 Published by Sweet and Maxweel London ))

(2) (( Ivamy. (1989) Corriage of goods by sea . P. 12 (Russwood and Gencon ))

(3) (( Ivamy . (1979) . P. 10 ))

له وظائف متعددة ، إبتداء بإيصال أستلام البضاعة ، وكعقد النقل ، ثم صار فيما بعد مستنداً يمثّل البضاعة.(1)

ونتيجة لشيوع استعمال سندات الشحن فى نقل البضائع ، وتعاظم دورها فى التجارة الدولية ، أضحى تنظيم أحكامها ضرورة فرضتها الحاجة إلى ذلك ، فمنذ عام 1924 ظهرت اتفاقية هيغ الخاصة بسندات الشحن ، وتعديلها المعروف باسم *Hague Visby* هيغ فيزبىعام 1968، كذلك أعدت الأمم المتحدة إتفاقية تعرف باسم اتفاقية هامبورغ عام 1978. وقد تبنى المشرع الليبى أحكاماً من اتفاقية هيغ الصادرة عام 1924.(2)

وقد تضمن القانون البحرى نصوصاً تتعلق بسندات الشحن ، وأشترط جملة من المسائل نوردها بشىء من الإيجاز .

### 5.4.2.1 : محتويات سند الشحن :

يقوم الشاحن بتقديم بيانات عن البضاعة المراد شحنها، ثم يقوم الناقل باصدار سند الشحن متضمناً وصف البضاعة وطبيعتها (دلالة المادة 200 بحرى)، وكميتها كما يتضمن بيانات اخرى.(3)

وبالإضافة إلى البيانات الأساسية ، التى يتطلبها القانون ، فإن الواقع العملى يشير الى بيانات كثيرة قد تدرج فى سند الشحن ، فقد يحتوى على عبارات لها دلالتها وأهميتها فى العلاقة بين الأطراف مثل : استلمت لغرض الشحن

---

(1) (( **Bradgate & Savage Commercial law . P. 490** ))

(2) ((د. محمود سمير الشرقاوى " القانون البحرى الليبى " صفحة 351 الناشر المكتب المصرى الحديث ))

(3) (( بينتها المادة 200 بحرى ))

1- أسم المتعاقدين ، مجهز السفينة والمستأجر .

2- تحديد البضائع الموصوفة بنوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها .

3- اسم السفينة وجنسيتها .

4- شروط النقل من أجهزة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود .

5- تاريخ تسليم الوثيقة .

6- عدد النسخ التى نظمها الربان .

7- توقيع الربان والواسطة .

" *Received for shipment* " وتعني ان البضاعة لم يتم شحنها فعلاً ، أو وجود عبارة شحنت " *Shipped* " وتفيد هذه العبارة ان البضاعة على متن السفينة، وقد يتضمن سند الشحن ،عبارة"*Claused bill*"وتعني وجود تحفظات على سند الشحن، وسند الشحن النظيف "*Clean bill of lading*" هو الذى لاتوجد به تحفظات اتجاه البضاعة كما انه يعتبر البضاعة فى حالة جيدة .

ومن العبارات الهامة التى قد يحتويها سند الشحن " قابليته للتداول " *negotiable bill* " أوعدم القابلية للتداول " *Non- negotiable bill* " ، وسند الشحن القابل للتداول ، يمكّن نقل حيازة البضاعة إلى الغير رغم عدم وجودها فعلياً فى حيازته ، وقد يتضمن سند الشحن عبارة " *Through bills of lading* " وهى الحالات التى يتم فيها شحن البضاعة على سفن متعددة ، حيث يتم نقل البضاعة من خلال ناقلتين مختلفتين ، أو وجودعبارة " سند شحن للحاويات" " *Container bill of lading* " ، ومتى تضمن سند الشحن هذه العبارة فإن سند الشحن يغطى النقل الذى يتم بمختلف تعدد الوسائط ، البرية والبحرية إلى حين وصول البضاعة إلى مكان الوصول .

والواقع العملى يكشف ايضاً أن سند الشحن قد يحتوى على عبارة " *Stale bill of lading* " سند الشحن المتأخر، ووجود هذا المصطلح له علاقة بالمصارف، فإذا كان الدفع بموجب اعتماد مستندى، فإن المصرف لايقبل سند الشحن الذى يقدم بعد 21 يوما من إصداره (*Stale bill of lading*) ولكن وجود هذه العبارة قد يجعل سند الشحن المتأخر مقبولاً من قبل المصارف مقابل تعهد بالتفويض من قبل البائع.(1)

**5.4.2.2 : أنواع سندات الشحن :**

تناولت المادة 204 من القانون البحرى سندات الشحن وانواعها ، فقد يصدر سند الشحن اسمياً ، أو اذنياً أو لحامله ، وتترتب على نوع سند الشحن

---

(1) (( C . M . Schmitthoff's. (1990) Export trade. P. 569 - 582 ))

من حيث التسليم جملة من الآثار حول ملكية البضاعة ، وآلية تداول السندات وصحتها فى الإثبات والمسألة تبدو على قدر كبير من الأهمية ، فى تحديد إطار العلاقات بين الأطراف على ما سنرى .

### 5.4.2.2.1 : سند الشحن الإسمى :

وهو الذى يصدر باسم شخص معين ، ويكون غير قابل للتداول ، ويقع التزاماً على الناقل بعدم تسليم البضاعة إلا للشخص المبيّن فى السند ، فإذا كان الشخص المسمى هو الشاحن فإن الامر لايثير صعوبة بين الطرفين ، كما هو الحال فى النوع الثالث بعقد بيع ( *F.O.B* ) حيث يتم التعاقد مباشرة بين الناقل والمشترى، والذى يعد بمثابة الشاحن .وسند الشحن المقدم فى هذه الحالة ، صحة إثباته بين الطرفين تعد مجرد قرينة قابلية لاثبات العكس بين طرفى العقد.(1)

إلا أنه وكما يعكس واقع الحال ، قد يكون المرسل اليه المسمى فى سند الشحن ليس هو المرسل ، فإن عقد النقل فى هذه الحالة يتكون من ثلاثة أطراف: هم الشاحن ( البائع ) والناقل والمرسل اليه ( المشترى ) .

فالقاعدة (( أن من يملك البضاعة هو الذى يملك مطالبة الناقل فى حالة هلاكها )) كما انه فى بعض البيوع يكون البائع هو الذى تعاقد مع الناقل وهو الذى دفع أجرة النقل ، أما المرسل اليه ، فهو وإن لم يتعاقد مع الناقل إلا أنه ورغم ذلك تنتقل اليه الحقوق والالتزامات الواردة فى سند الشحن .

ان وجود اسم المرسل اليه بسند الشحن فى رأى البعض يعنى اشتراطاً لمصلحة الغير ، ذلك أن المستفيد وان كان يقبل حقوقاً إلا أنه لايتحمل التزامات، والواقع أن سند الشحن بقدر مايتضمن حقاً فى إستلام البضاعة فهو أيضاً يتضمن التزامات على المرسل اليه.(2)

---

(1) (( د . يعقوب صرخوه . (1988) " الوسيط فى القانون البحرى الكويتى " صفحة 328 – الناشر مؤسسة دار الكتب الكويت ، الجزء الأول ، الطبعة الثانية ))

(2) (( دلالة المادة 154 مدنى ))

والمركز القانونى للمرسل إليه أثار جدلاً بين الفقه والقضاء ، فقد إنتقد الفقه تضارب الأحكام بشأن المركز القانونى للمرسل اليه كطرف مهم فى سند الشحن .(1) وأن وضعه مثل الشاحن تماماً ، وانه يمتلك البضاعة من اللحظة التى يحصل فيها على سند الشحن.(2)

غير أن القضاء المقارن تراجع عن ذلك وقضى بأن المرسل إليه ليس طرفاً فى العقد ، وذهب بأن اطراف العقد هما : الشاحن ، والناقل.(3)

وفى حكم آخرغيّر القضاء المقارن رأيه،حيث اعتبر المرسل اليه طرفا فى العقد.(4) الامر الذى أثار انتقاد الفقه علىعدم استقرار أحكام القضاء بشأن ذلك.

وبأستقراء أحكام المحكمة العليا " فى قضية تتعلق بمشارطة إيجار " نرى أنها قد حسمت الأمر وأعتبرت المرسل إليه طرفاً فى العقد باعتبار أن عقد النقل البحرى وحدة واحدة لاتتجزاء ولايستطيع المرسل إليه ان يتمسك بالحقوق الناشئة عنه ويتنصل من الإلتزامات الواردة فيه.(5)

وتحديد المركزالقانونى للمرسل إليه له أهميته فى العلاقة بينه وبين الناقل .

1-إذا كان المرسل إليه طرفاً فى العقد فإن وضعه يكون بمثابة الشاحن وبالتالى لايعتبر من الغير ، وتكون البيانات الواردة فى سند الشحن قابلة لاثبات العكس كما هو الحال فى العلاقة بين الشاحن والناقل .

---

(1) (( د. علي البارودى (1983) " مبادئ القانون البحرى " ، صفحة 153 مسترشداً بالقضاء ، الناشر دار المعارف بالأسكندرية ))

(2) (( محكمة النقض المصرية جلسة 1995.5.17 ))

(3) (( محكمة النقض المصرية صفحة 48 ، سنة 30 جلسة 1965.12.14 ))

(4) (( محكمة النقض المصرية صفحة 51 ، سنة 36 ، جلسة 1970.4.14 ))

(5) (( طعن مدنى رقم 35/83 ق مجلة المحكمة العليا . العدد الأول والثانى السنة الثامنة والعشرون سنة 92/91 صفحة 186 ))

2-إذا قام المرسل إليه ببيع البضاعة ، فان انتقال سند الشحن يخضع للقواعد العامة فى انتقال حوالة الحق.(1) وهو ماذهب اليه جانب من الفقه ، واستقر عليه القضاء المقارن من وجوب اتباع القواعد الخاصة بحوالة الحق فى القانون المدنى متى كان سند الشحن اسمياً.(2)

إلا أن هناك من يرى ، بأن يتم انتقاله عن طريق التظهير اتساقاً مع مايعكسه الواقع العملى.(3) وذلك تسهيلاً لحركة تداول سند الشحن حتى ولو كان إسمياً .

وهدياً مع هذا الإتجاه الأخير تبنت بعض التشريعات كالقانون الكويتى، مسألة تداول سند الشحن الاسمى، حيث سوى بين سند الشحن الاسمى والإذنى، فيما يتعلق بانتقاله عن طريق التظهير .(4)

غير أن هذا الاتجاه لم يجد صدى لدى لجنة صياغة مشروع القانون البحرى الجديد ، اذ انه فيما يتضح من دلالة المادة 262 من المشروع ان الفقرة (2) أشارت إلى أن التنازل عن سند الشحن الاسمى يتم بإتباع الاجراءات القانونية النافذة فى شأن حوالة الحق .(5)

**5.4.2.2.2 : سند الشحن الإذنى :**

لما كان سند الشحن يمثل البضاعة ، فإن الشاحن قد يطلب سند الشحن اذنياً واستصدار هذا النوع يعكس المرونة التى يتطلبها التعامل التجارى.

وأجاز المشرع وكذلك معظم التشريعات الاخرى اصدار مثل هذا النوع من السندات ، وقد أوجبت المادة 204 ليبى ، (( على الربان تسليم البضاعة إلى المظهر إليه شريطة أن يكون التظهير مؤرخاً ))، وإذا كان سند الشحن قابلاً للتداول،

---

(1) (( دلالة المادة 290 ، 292 مدنى ))

(2) (( د. محمود سمير الشرقاوى " القانون البحرى الليبى " صفحة 1310 ))

(3) (( د . محمود سمير الشرقاوى " القانون البحرى " ( 1979) صفحة 245 .الناشر النهضة العربية .القاهرة ))

(4) (( د . يعقوب صرخوه " القانون البحرى الكويتى " ، صفحة 327 ))

(5) (( مشروع القانون البحرى الليبى ))

فلا يمكن للناقل أن يحتج فى مواجهة حامل السند ، بأية دفوع قد يتذرع بها فى مواجهة الشاحن .(1)

ذلك أن قاعدة عدم جواز الإحتجاج بالدفوع على الحامل حسن النية تسرى فى جالة إنتقال سند الشحن، إذا كان قد إنتقل بطريقة التظهير.(2)

غير أنه اذا تضمن سند الشحن شرطاً بإحالة شروط معينة على سند الايجار ، فإنه يمكن للناقل أن يحتج فى مواجهة حامل السند بالدفوع .

وفى هذا الشأن يشترط الفقه والقضاء المقارن، أن تكون الإحالة صريحة وواضحة.(3)

والتظهير يتم بمجرد التوقيع خلف السند.(4) ورغم ان القواعد الخاصة بالتظهير تخضع لإحكام القانون التجارى ، إلا أنه – فيما أستقر عليه الفقه ان أثار قاعدة تطهير السند من الدفوع فى الأوراق التجارية لاتسرى على سند الشحن.(5)

ذلك أن مظهر سند الشحن لايضمن إلا وجود البضاعة المشحونة وصحة عقد النقل .(6) كما أن قاعدة تكافل المدينين فى الأوراق التجارية لاتسرى على سند الشحن .(7)

---

(1) (( دلالة المادة 205 بحرى ))

(2) (( د . مصطفى كمال طه " الوجيز فى القانون البحرى " ، صفحة 245 ))

(3) (( Scrutton. (1974) Charter parties and Bills of Ladings . P. 61 Published by Sweet & Maxwell ))

( وعادة ماتدرج عبارة الأحالة على النحوالتالى: All clauses and conditions as par chaterparty)

(4) (( د. مصطفى كمال طه .(1989) " مبادئ القانون البحرى " . صفحة 216-217 . الناشر الدار الجامعية ))

(5) (( د. على جمال الدين عوض . (1978) " القانون البحرى " . صفحة 226 . الناشر دار النهضة العربية ))

(6) (( د . صلاح الدين الناهى . (1981) " الوجيز فى القانون البحرى " . صفحة 214 . الناشر المؤسسة العربية للدراسات والنشر- بيروت ))

(7) (( د. هشام فرعون . (1985) " القانون التجارى البحرى " . صفحة 155 . الناشر المطبوعات الجامعية ))

هذا ويلاحظ أن الفقرة الأخيرة من المادة 205 بحرى ، أجازت للناقل الإحتجاج فى مواجهة الحامل متى أثبت أن الحامل مجرد وكيل للشاحن ، ولكن، إذا كان الواقع العملى يشير إلى أن التظهير فى السند الإذنى بمجرد التوقيع على ظهر سند الشحن فقط ، فكيف يتسنى للناقل معرفة ما إذا كان الحامل مجرد وكيل ام مالكٍ للبضاعة ؟

باستقراء أحكام قضاء المحكمة العليا نلاحظ أن مجرد التوقيع على بياض يترتب عليه نقل جميع الآثار القانونية ويعد ناقلاً للملكية فقد قضت فى أحد أحكامها بقولها : " إن القانون التجارى قد نص فى المادة 407 بأن تسرى على الصك أحكام الكمبيالة فيما يتعلق بالتدوير-التظهير-وآثاره، وقد أجاز القانون التجارى فى المادتين 103و104 منه بأن يقتصر المظهرعلى إثبات توقيعه فقط على ظهرالصك دون تعيين الشخص المظهر إليه، ورتب القانون على هذا النوع من التظهير - وهو المسمى بالتظهيرعلى بياض - نقل جميع الآثار القانونية الناقلة للملكية مثله فى ذلك مثل التظهير الاسمى أو لحامله، واشترطت المادة 308 تجارى على المظهر الذى يريد أن يظهّر تظهيراً توكيلياً غير ناقل للملكية أن يكتب صراحة مايفيد ذلك بأن يستعمل إحدى العبارات الواردة فى هذه المادة أو يكتب أى بيان آخر يفيد التوكيل ، وفى هذه الحالة كما جاء فى الفقرة الأخيرة من المادة 308 سالفة الذكر - ليس للملتزم بمقتضى الصك الإحتجاج على الحامل إلا بالدفوع التى يجوز الاحتجاج بها على المظهر ، أما فى حالة التظهير الناقل للملكية فإنه كما جاء فى المادة 407 - ليس لمن أقيمت عليه دعوى الصك - أن يحتج على حاملها بالدفوع المبينة على علاقاتهم الشخصية بساحب الصك مالم يكن حامل الصك قد حصل عليها بقصد الإضرار بالمدين،ومؤدى ذلك أن التظهير الناقل للملكية يُطهّر الصك من الدفوع قبل الحامل حسن النية ولايستطيع ساحب الصك أن يتمسك بالوفاء قبل المستفيد".(1)

---

(1) (( طعن مدنى رقم 33/101 ق العدد 3 السنة السادسة عشرة ، صفحة 148 ))

وإن كان التظهير على بياض يعد ناقلاً للملكية فيما استقر عليه قضاء المحكمة العليا ، إلا أن القضاء المقارن يذهب خلاف ذلك، حيث يعتبر التظهيرعلى بياض مجرد تظهير توكيلي ، ففى هذه الحالة يجوز للناقل أن يحتج فى مواجهة حامل سند الشحن الإذنى بالدفوع التى يمكن أن يحتج بها فى مواجهة الشاحن .(1)

### 5.4.2.2.3: سند الشحن لحامله :

إذا ما صدر سند الشحن لحامله، فإن الناقل يكون ملزماً بتسليم البضاعة لمن يقدّم اليه سند الشحن.(2)

ولاخلاف بين الفقه على ضرورة تسليم الربان البضاعة لمن يتقدم بسند الشحن.(3)

ان كانت حيازة السند لاتعنى إثبات ملكية البضاعة ، وإنما قرينة وجود السند بيد الحامل دليل على ملكيته .

### 5.4.2.3 : وظائف سند الشحن :

تقليدياً لسند الشحن ثلاث وظائف رئيسية ، **الأولى** : انه دليل على استلام البضاعة ، **والثانية** : انعقاد العقد ، **والثالثة** : تمثيل البضاعة . ونتناول هذه الوظائف بشىء من الايجاز .

### 5.4.2.3.1 : سند الشحن كدليل على إستلام البضاعة :

يحتوى سند الشحن على بيانات متعلقة بالبضاعة ، كالعدد، والكمية.(4)

ويعتمد الناقل على ما يقدمه الشاحن أو وكيله من بيانات ، وعادة ما تقع أخطاء فى تلك البيانات حتى بعد صدور سند الشحن ، فقد لاتكون البضائع شحنت اصلاً ، وأن البضائع الموصوفة فى سند الشحن غير البضاعة المشحونة فعلاً ، أو أن حالتها

---

(1) (( د. مصطفى كمال طه " الوجيز من القانون البحرى " مسترشداً بالقضاء المصرى ، صفحة 244 ))

(2) (( دلالة المادة 204 بحرى ))

(3) (( د . الشرقاوى . " القانون البحرى " . صفحة 262 ))

(4) (( دلالة المادة 200 بحرى ))

لاتعكس واقع الحال ، فإنه وكقاعدة عامة ، عندما يوقع الناقل أو وكيله سند الشحن فإن ذلك يشكل دليلاً له اهميته من الناحية القانونية ، وهى أن الناقل يجب أن يسلّم ما استلمه ما لم يكن هناك سبب يعفيه.(1) إلا أن هذا الدليل قابل لإثبات العكس فيما بين المتعاقدين ، وكذلك بين الشاحن او المرسل اليه والناقل ، وذلك فى حالة خضوع العقد للقواعد العامة ، حيث إن سند الشحن في هذه الحالة لايشكّل دليلاً قاطعا على استلام البضاعة ، إذ يمكن إثبات عكس ذلك ، فيما استقر عليه الفقه من ان مالك السفينة لايكون مسؤولا ، إذا ما أثبت ان البضاعة لم تشحن اصلاً.(2)

غير أن ذلك ، لا يسرى فى حالة خضوع سند الشحن لقواعد هيغ (*Hague*) أو كذلك تعديلها عام 1968 إذ أن الفقرة (3) من المادة (3)، أوجبت على الناقل ، إصدار سند شحن ، يتضمن البيانات والعلامات الرئيسة الهامة التى يتعرف بها على البضاعة كما بينّها الشاحن قبل الشحن وبيان عدد الصناديق ، أو القطع أو الكمية او الوزن، كما بينّها الشاحن ، كذلك الحالة الظاهرية للبضاعة .

وإذا ما كان سند الشحن خاضعاً لاتفاقية هيغ (*Hague*) المعدلة ، فإن الناقل ملزم بإصدار سند شحن متى طلب الشاحن منه ذلك ، ويترتب عليه ، أن يكون سند الشحن قرينة على ما ورد به بالنسبة للشاحن والناقل إلا أن الفقرة (4) من المادة الثالثة من الإتفاقية المعدلة عام 1968 ، اعتبرت سند الشحن دليلاً قاطعاً على ما ورد به إذا انتقل إلى طرف ثالث .

وبما يتضح من دلالة المادة 203 بحرى لايختلف القانون البحرى، عن قواعد هيغ المعدلة فى هذا الشأن ، ولتفادى ما قد يترتب من آثار بالنسبة للناقل فى حالة وجود السند فى يد طرف ثالث غير الشاحن ، أوجدت بعض التشريعات منها المشرع الليبى ، وكذلك قواعد بروكسل المعدلة ، حلاً يعكس الرغبة فى التوازن بين

---

(1) (( **Ivamy. (1979) Carriage of goods by sea . P. 65 . Published by Butterworthes** ))

(2) (( **Glass & C. Cashmore . (1989) Introduction to the law of carriage of goods . P. 162** ))

مصالح الشاحنين والناقلين ، فالناقل يملك ايراد تحفظ فى سند الشحن ، وعادة ما يدرج عبارة " الوزن غير معروف " " *Wieght unknown* " أو عبارة قيل انه يحتوى " *Said to contain* " .

كما ان قواعد هيغ المعدلة قد أضافت ضمانة أخرى للناقل ، بما تضمنته دلالة الفقرة (5) من المادة الثالثة، من وجوب الحصول علي ضمان من قبل الشاحن حول صحة البيانات الواردة بسند الشحن ، إذ يتحمل الشاحن كافة المصاريف، والمسؤوليات المترتبة على ذلك.(1) وحتى يؤدى سند الشحن دوره كايصال استلام البضاعة ، ينبغى أن يحتوى على البيانات الرئيسية فيما يتعلق بالاتى :

**5.4.2.3.1.1 : بيان العلامات الرئيسية :**

إذا كان العقد خاضع لقواعدهيغ المعدلة او القانون البحرى دلالة المادة 202 بحرى، فإن للشاحن أن يطلب سند شحن يتضمن العلامات الرئيسية ، وإذا ماأدرجت فإنها تكون قرينة بين الشاحن والناقل ، غير أنه إذا ما انتقل سند الشحن إلى يد طرف ثالث ، فإنه يشكل دليلاً قاطعاً على ما ورد به، ويُلزم الناقل بدفع التعويض حالة وجود ضرر للمرسل اليه، وإن كان عليه أن يرجع إلى الشاحن ماكان قد دفعه.(2)

**5.4.2.3.1.2 : بيان كمية البضاعة :**

إذا كان العقد خاضعاً لأحكام القانون البحرى كما يستفاد من دلالة المادة 202 بحرى أو قواعد هيغ المعدلة ، فإن الناقل يُلزم ببيان كمية البضاعة غير أنه إذا تم بيانها فى سند الشحن فلا يحتاج إلى بيان الوزن أو القياس .(3)

---

(1) (( Carver. (1982) Carriage of goods by sea . P. 368 . Published by Stevens Vol - 1 ))
(2) (( Ivamy . Carriage of goods by sea . P. 71 ))
(3) (( D . M . Day . The law of international Trade . P. 15 ))

### 5.4.2.3.1.3 : بيان حالة البضاعة :

يشترط القانون البحرى ، كذلك قواعد هيغ ضرورة قيام الناقل بيان الحالة الظاهرية للبضاعة ، ويتحقق ذلك بإدراجه عبارة تفيد بأن " البضاعة شحنت بحالة ظاهرية جيدة " *"Shipped in good order and condition"*

وإذا لم يتضمن سند الشحن ما يفيد تعديل هذا البيان ، فإنه يعد سند شحن نظيف" *Clean bills of lading* " .(1)

وفيما استقر عليه القضاء المقارن ، فإن الناقل لايستطيع الاحتجاج فى مواجهة المظهّر إليه إذا تضمن السند مايفيد بأن الحالة الظاهرية للبضاعة جيدة ، ففى قضية تتلخص وقائعها ، حول سند شحن يفيد بأن البضاعة قد شحنت فى حالة ظاهرية جيدة . وأن كمية الأخشاب التى صدر السند بشأنها ، وكانت قبل شحنها بها بقع صغيرة من جرّاء النفط ، وترتب على ذلك تأثير على جودتها التجارية ، وقد طالب المظهّر إليه الناقل بالتعويض ، باعتبار أن سند الشحن قد صدر نظيفاً فقضت بأن وجود عبارة شحنت بحالة ظاهرية جيدة ، تفيد بأنها كذلك ، وأن الناقل فشل فى تسليم البضاعة بالحالة الظاهرية وفقاً لما ورد فى سند الشحن .(2) ويحدد ما إذا كان سند الشحن نظيفاً وقت الشحن ، لأنه فيما يذهب إليه جانب من الفقه ، أن البيع فى عقود ( *F.O.B* ) و ( *C.I.F* ) التزام البائع ينتهى بشحن البضاعة فى العقد الأول وتسليم المستندات فى العقد الثانى يعد تقديما صحيحا لسند الشحن ، ولو تبيّن شك حول الحالة الظاهرية للبضاعة متى كانت الملاحظة فى سند الشحن حول البضاعة قد برزت بعد الشحن .(3)

---

(1) (( Carver . Carriage of goods by sea . P. 83 ))
(2) (( Compagni Nauiera . V . Churchill & Sin . (1906) 1 . K . B . P. 23 ))
(3) (( P . Todd . (1991) Modern Bills of lading . P. 68 ))

### 5.4.2.4 : سند الشحن كعقد :

سند الشحن يحتوى على بيانات تتعلق بالبضاعة ، وشروط أخرى ، من ضمنها شرط "*Paramount*" وهو سريان العلاقة التعاقدية بين الطرفين لقواعد هيغ ، تعديل فيزبى عام 1968 ، فإذا تضمن العقد هذا الشرط هل يعتبر سند الشحن بمثابة عقد نقل ؟ وإذا كان كذلك ، ماهو دور سند الإيجار بين الشاحن والمستأجر ومالك السفينة فى حالة وجوده ؟

والمسألة لاتخلو من صعوبة حيث أظهر جانب من الفقه الشك حول اعتبار سند الشحن عقدا، لأنه فيما يذهبون إليه ، أن التعاقد قد يتم بين الطرفين قبل إصدار سند الشحن .(1)

ويذهب القضاء المقارن إلى أن سند الشحن ليس عقداً ، ولكنه دليل على إنعقاد العقد ففى قضية تتلخص وقائعها بأن شحنة من البرتقال تم شحنها من ميناء اسبانى ، على ان السفينة تبحر الى ميناء لندن مباشرة ، غير أنها مرت على ميناء انتويرب ، وتأخر وصولها إلى لندن ، الامر الذى سبب خسارة لمالك البضاعة ، وقد احتوى سند الشحن على شرط يسمح للسفينة فيه بالمرور بميناء انتويرب ، وأثار الناقل هذا الشرط ، فقضت المحكمة ، بأن سند الشحن ، يشكل دليلا على إنعقاد العقد ، ويحق لمالك البضاعة ، أن يثبت أنه قد أتفق على أن تكون الرحلة مباشرة الى لندن .(2)

هذا والواقع أن بيان ما إذا كان سند الشحن **عقدا** أم لا يخضع لجملة من المعطيات وهى :

1- إذا كان الشاحن هو المستأجر ، فإن العلاقة بين الطرفين يحكمها سند الايجار ، فإذا صدر سند الشحن ، فإنه يعد مجرد ايصال لاستلام البضاعة ، ولايؤثر وجود أى

---

(1) (( Carver.Carriage of goods by sea p 59 also (D Glass & C.Cashmore P. 161))

(2) (( Ivamy. (1982) Case book on shipping law . Published by Lloyd's of London . press Ltd . P. 60 ))

شرط فى سند الشحن مالم يكن الاطراف قد اتفقوا على ذلك .

2- اذا كانت السفينة مستأجرة، وقام المستأجر بنقل بضائع، فإن كل سندشحن صادر يعتبر دليلاًعلى إنعقاد العقد بينه وبين الشاحنين.بغض النظرعماورد فى سند الايجار.

3- اذا كان المستأجر قد ظهّر سند الشحن ، فإن الحقوق والإلتزامات الواردة فى سند الشحن تنتقل إلى من ظُهّر إليه ولاعلاقة للأخير بما ورد فى سند الايجار ، مالم يتضمن سند الشحن شروطاً تفيد بأن بعض أو كل شروط سندالايجار تسرى على سند الشحن ، شريطة أن يكون ذلك بشكل صريح وواضح .(1)

4- إذا كان الشاحن قد حصل على سند الشحن ولم يكن المستأجر أو وكيله وقد تم تظهيره للمستأجر، فإن العلاقة بينه وبين مالك السفينة تخضع لسند الايجار برغم أن المستأجر قد آل اليه سند الشحن عن طريق التظهير.(2)

وبتحسس دلالة المادة 196 بحرى يتضح أن سند الشحن يعد عقداً ، وكذلك ما تضمنته المادة 207 بحرى ، من ان العلاقة بين الشاحن والناقل تخضع لسند الشحن ، ويبرز دورسند الشحن كعقد إذا كان سند الشحن صادراً لمصلحة المرسل إليه ، أو الشاحن الذى لم يستأجر السفينة ، كذلك اذا احتوى سندالشحن على مايعرف بشرط " *Paramount* " والذى يشير إلى سريان أحكام قواعد وتعديل هيغ *Hague Visby* عام 1968 بشأن سندات الشحن .

ولما كان النقل هو أحد الالتزامات المترتبة على تنفيذ البيوع الدولية فإن عقد النقل تحت أى مسمى هو سند ايجار أو سند شحن ، ينعكس بدوره بما حواه من شروط والتزامات وحقوق على العلاقة القانونية بين المستورد والمصدر.

ولأن معرفة التزامات الناقل والشاحن والمرسل إليه لها أهمية لايمكن تجاوزها ، لذا سنتناول أحكام هذا العقد فى ضوء قواعد هيغ (*Hague*) عام 1924 أو تعديلها *Hague Visby* عام 1968 وكذلك أحكام القانون البحرى الليبى، كما نتناول التزامات الناقل ثم التزامات الشاحن .

---

**(1) (( Ivamy. Carriage of goods by sea . P. 63 - 64 ))**
**(2) (( Carver . Carriage of goods by sea (1982) . P. 515 - 516 Vol -1 ))**

### 5.4.2.5 : التزامات الناقل :

يفرض عقد النقل جملة من الإلتزامات أهمها مابينتها المادتان 212 ، 213 بحرى ليبى ، كذلك أوردت اتفاقية هيغ (*Hague*) المعدلةعام 1968 دلالة الفقرة (1) من المادة الثالثة أحكاماً تتعلق بتلك الإلتزامات وأهمها تقديم سفينة صالحة للملاحة، والعناية بالبضاعة .

ولما للطابع الدولى للنقل البحرى من أهمية ، استقى المشرع الليبى معظم أحكامه من اتفاقية (*Hague*) هيغ عام 1924 ، ولذلك فإننا سنتناول أحكام القانون البحرى مع التعرض للإتفاقية كلما أقتضى الامر ذلك .

### 5.4.2.5.1 : التزام الناقل ببذل الهمة فى جعل السفينة صالحة للملاحة :( Seaworthiness )

إذا كان العقد خاضعاً للقانون البحرى ، فإن الناقل وفقاً لدلالة المادة 212 بحرى مُلزم قبل بداية الرحلة ببذل الهمة فى أن : (1)

أ - بجعل السفينة صالحة للملاحة .

ب - تزويدها بالعتاد والطاقم .

ج - أن يجعل العنابر وآلات التبريد، وكل أجزاء السفينة التى ستنقل البضاعة مهيأة للمهمة .

ومما يتضح من دلالة المادة 212 أن القانون البحرى الليبى لايختلف كثيراً عن الاتفاقية ، فى هذا الشأن .

هذا ومصطلح صلاحية السفينة للملاحة يقصد به متانة السفينة وكافة سائر أجهزتها بحيث تكون قادرة وملائمة لنقل البضائع المشحونة ، إلا أن إصطلاح مفهوم صلاحية السفينة للملاحة قد يأخذ مفهوماً موسعاً .

---

(1) (( القانون البحرى الليبى مادة 212 تختلف عن الفقرة الأولى من المادة الثالثة من قواعد هيغ ، اذا أن التزام الناقل وفقاً للقانون البحرى يبدأ عند السفر ، اما قواعد هيغ تشترط أن يكون قبل وعند بدء السفر ))

لذا ذهب جانب من الفقه إلى أن صلاحية السفينة للملاحة تعنى أنها بربانها وطاقمها صالحة لمواجهة أخطار الرحلة ، وأنها أيضاً قادرة وملائمة لنقل البضائع فى تلك الرحلة ، وصلاحية ملاءمتها لنقل البضائع وبمقدرتها على نقل نوع البضاعة المراد نقلها هو مايعرف إصطلاحاً " *Cargoworthy ship* " .(1)

وبشكل عام فإن نطاق التزام الناقل بذلك يبدأ من فترة الشحن وحتى بداية إبحار السفينة .(2) وهو مايتفق مع دلالة المادة 211 بحرى ، غير أن تقدير ماإذا كان الناقل قد بذل الهمة فى جعل السفينة صالحة للملاحة مسألة واقع تخضع لكل حالة وظروفها .

**5.4.2.5.2 : العناية بالبضاعة :**

أوجبت الفقرة (2) من المادة الثالثة من اتفاقية هيغ على الناقل أن يقوم بالعناية بالبضاعة ورصها وتفريغها .

ولمحكمة الموضوع تحديد معيار العناية " الملائمة " وما يفرضه الواقع المقبول ، فقد ذهب القضاء المقارن ، فيما عرض عليه ، من أن شحنة سمك مملح تم نقله من جلاسكو إلى جنوه ، ولم يكن الناقل يعلم بأن الشحنة سمك ، وتضررت بسبب فعل البكتريا لأنه لم يكن قد تم حفظه فى ثلاجات ، وقد أعطيت التعليمات للناقل من قبل المرسل ، بأن يحفظ البضاعة بعيداً عن المحرك والغلايات ، وقد فعل غير أن السمك تعفن من البكتريا .

والنقاش أثيرحول ماإذا كان الناقل فعلاً قد قام بالعناية الملائمة بالسمك ، فأجابت المحكمة بنعم ، وأن الناقل قد قام بالعناية فى ضوء المعلومات التى قدمت له عن الشحنة،وأنه قد قام فعلاً بما أوجبته الفقرة (2) من المادة الثالثة من قواعد هيغ.(3)

---

(1) (( Ivamy . (1979) Carriage of goods by sea . P. 179 ))
(2) (( Ivamy . (1979) Carriage of goods by sea . P. 92 ))
(3) (( Albacolra S.R.L.V. West colt & Laurance (1966) 2 Lloyd's Rep 53 ))

غير أن هناك من يذهب إلى أن التزام الناقل بتقديم العناية الملائمة للبضاعة عند التفريغ التزام صارم وفقاً للفقرة (2) من المادة الثالثة ،إذ أنه لايكفي مجرد بذل الهمة فقط كما هو الحال ، بصلاحية السفينة المبينة بالفقرة (1) من ذات المادة.(1)

### 5.4.2.6 : الاعفاء من المسؤولية :

استنادا إلى مبدأ حرية سلطان الإرادة درج الناقلون على ادراج شروط تتعلق باعفائهم من المسؤولية التى من خلالها أصبح الناقلون يفرضون شروطاً جائزة ، إلا أنه حرصاً على تنظيم المصالح المشتركة لإطراف الرحلة البحرية برزت عدة مؤسسات قدمت دراسات بهدف وضع أسس لتلك العلاقة وكانت إتفاقية هيغ (*Hague*) عام 1924 الخاصة بسندات الشحن خير دليل على تلك المحاولات.

ففي مقابل التزامات الناقل الأساسية الواردة بالفقرة 1، 2 من المادة الثالثة نصت المادة الرابعة بالفقرة (2) على جملة من الاعفاءات يتمتع بها الناقل وعددها سبع عشرة حالة .(2)

وقد أخذ القانون البحري ببعض منها بالمادة 213 على ماسنرى .

إن شروط الاعفاء من المسؤولية للناقل تستند إلى تحقيق مبدأ التوازن بين الناقلين والشاحنين ، إلاأن ذلك كله يتوقف على جملة من المعطيات التى تحدد طبيعة العلاقة القانونية، فإذا كان العقد خاضعاً لسند الايجار فإنه وفقاً للقواعد العامة لمبدأ حرية الاطراف فى التعاقد يمكن للإطراف إدراج الشروط المتفق عليها إستناداً لقاعدة العقد شريعة المتعاقدين.(3) (( يلاحظ أن مبدأ حرية التعاقد يخضع لعدة ضوابط ، فإذا كان العقد قد تم بطريق الإذعان ، فالمشرع أفرد أحكاماً تتعلق بالطرف المذعن )).(4)

---

(1) (( William Tetely . (1978) Marine cargo claims . P. 281 ))
(2) (( D. M . Day . P. 28 ))
(3) (( المادة 147 مدنى ))
(4) (( دلالة المادة 149 وكذلك المادة 153 مدنى ))

هذا ويمكن للناقل ادراج شروط تعفيه من المسؤولية عن أخطائه وأخطاء مستخدميه ، إذ انها تعد صحيحة ، وفقاً لدلالة المادة 220 من القانون المدنى .

وكذلك يجوز الاتفاق على اعفاء المدين من أية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى إلا ما ينشأ عن غشه أو عن خطئه الجسيم ، ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذى يقع من أشخاص يستخدمهم فى تنفيذ التزامه .(1)

أما إذا كان سند الشحن يحتوى على مايعرف بشرط بارامـاونت " *Paramount clause* " فإن ذلك يعنى سريان اتفاقيةهيغ (*Hague*) عام 1924 أو تعديلها (*Hague Visbys*) عام 1968.

وإن كانت الاتفاقية قد وضعت إطارا عاماً يفيد بأن " كل شرط أو تعاقد أوإتفاق فى عقد النقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤولية عن الهلاك أوالتلف اللاحق بالبضائع الناشئ عن الإهمال أو الخطأ أو التقصير فى الواجبات أوالالتزامات المنصوص عليها فى هذه المادة يعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً ولايترتب عليه أثر ما، ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أى شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء للناقل من المسؤولية.(2)

---

(1) (( أنتقد شراح القانون البحرى الليبى هذا النص ، د. الشرقاوى " القانون البحرى الليبى " . صفحة 364 ))

(2) (( المادة الثالثة الفقرة الثانية من قواعد هيغ 1924 ))

إلا أن الاتفاقية من جانب آخر، منحت الناقل سبع عشرة حالة يمكن اعفاؤه من المسؤولية عند تحقق أى منها .(1)

هذا والواقع العملى يشير إلى أن معظم عقود التجارة الدولية ، تخضع لأحكام قواعد هيغ المعدلة حيث لايكون الناقل مسؤولا إذا كان الضرر أو الخسارة راجعاً إلى أحد الأسباب الواردة بالمادة الرابعة فقرة (2) من إتفاقية هيغ أو تعديلها عام 1968 .

ويلاحظ أن كافة عقود النقل فى بيوع التجارة الدولية غالباً ماتحتوى على شرط باراماونت " *Paramount clause* " وإذا كان سند الشحن خاضعاً لإتفاقية هيغ أو هيغ المعدلة فإن الناقل لايكون مسؤولا عن الضرر والهلاك متى كان راجعاً

---

(1) 1- إعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل فى الملاحة او إدارة السفينة

2- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل او خطئه . إذا كان الحريق يسبب خطأ ،فإنه لايستفيد من الاعفاء .

3- مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها . 4- القضاء والقدر.

5- الحوادث البحرية . 6- اعمال الأعداء العموميين . 7- ايقاف او اكراه صادر من حكومة أو سلطة شعب أو حجز قضائى . 8- قيود الحجز الصحى . 9- عمل او سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله . 10- الأضرابات عن العمل أو الاعلان أو الايقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل لاى سبب كان سواء أكان السبب كلياً أم جزئياً .

11- الفتن أو الاضرابات الأهلية . 12- انقاذ أو محاولة انقاذ الأرواح أو الأموال فى البحر ويوجد هذا الاعفاء فى الفقرة الخامسة من المادة 213 بحرى . 13- العجز فى الحجم أو الوزن أو أى هلاك أو تلف ناتج من عيب خفى من البضاعة الخاصة . 14- عدم كفاية التغليف .

15- عدم كفاية أو عدم اتقان العلامات . 16- العيوب الخفية التى لاتكشفها اليقظة المعقولة .

17- أى سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم انما يقع عبء الاثبات على من يرغب فى الأستفادة من هذا الاستثناء والحق له إن أثبت أنه ليس لخطأ الشخص ولا لفعل الناقل ولالفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك او التلف .

لأحد الأسباب الواردة بالمادة الرابعة فقرة (2) أو أن يكون سند الشحن خاضعاً لإتفاقية هامبورغ عام 1978 فان نظام المسؤولية يقوم على أساس المسؤولية المفترضة.(1)

وقد بينت المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ أساس المسؤولية ، بأن الناقل مسؤول عن الضرر الناتج عن هلاك البضائع أوتلفها وكذلك الناتج عن التأخير فى التسليم مالم يثبت انه ووكلاؤه وتابعوه ، اتخذوا كل التدابير المعقولة لإتقاء وقوع الحادث ولتفادى نتائجه .

وأستخدمت اتفاقية هامبورغ مبدأ مسؤولية الناقل عن التأخير ، وتختلف اتفاقية هامبورغ عام 1978 عن اتفاقية بروكسل وتعديلهاعام 1968 فى نظام المسؤولية بشكل عام، والاعفاء من المسؤولية فى حالة حدوث حريق بشكل خاص .(2)

غير أن الناقل إذا ماثبت أنه اتخذ كافة الأجراءات المعقولة لتفادى هذا الضرر فإنه لايكون مسؤولا .

أما إذا كان سند الشحن خاضعاً للقانون البحرى الليبى ، فإن المشرع أيضاً بدوره قد وضع قيداً على شروط الإعفاء من المسؤولية .

ويذهب الشرّاح إلى أنه يعد باطلاً الشرط الذى يترتب عليه نقل عبء الإثبات ، والشرط القاضى بمخالفة قواعد الإختصاص ، أو التنازل عن التأمين.(3)

والمشرع الليبى اتساقاً مع نهج اتفاقية هيغ عام 1924 اعترف للناقل ببعض الاعفاءات ، التى حددتها المادة 213 بحرى ، إلا أنه لم يأخذ بكل الحالات التى أوردتها الاتفاقية وانما اقتصر على بعضها على النحو التالى :

---

(1) (( دلالة المادة 2 من قواعد هامبورغ – إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى ))

(2) (( نص المادة 5 الفقرة 4 ))

ويعتبر وجود نص يتعلق بالحريق فى قواعد هامبورغ ، وصياغته على هذا النحو ، التحقيق من شرط الإعفاء الوارد فى اتفاقية بروكسل عام 1924 وتعديلها عام 1968 .

(3) (( د. الشرقاوى ، "القانون البحرى الليبى " .صفحة 367 ))

### 5.4.2.6.1 : الإعفاء فى حالة الأخطاء الملاحية :

رغم أن المشرع إستقى هذا الاعفاء من الاتفاقية ، إلا أن الصياغة الواردة بالبند الأول من المادة 213 بحرى تختلف عن الصياغة الواردة بالبند (أ) من الفقرة (2) من المادة الرابعة من اتفاقية هيغ (*Hague*)عام 1924 .

فالمشرع الليبى اقتصر على الأخطاء الملاحية فقط دون الإشارة إلى الأخطاء فى إدارة السفينة ، كما هو الحال بالاتفاقية – وهنا تظهر مسألة شروط الاعفاء بالنظر إلى طبيعة الملاقة – فإذا كان سند الشحن خاضعاً لإتفاقية هيغ (*Hague*) عام 1924 او تعديلها (*Hague Visby*) عام 1968، فإن الناقل يمكنه الإستفادة من الخطأ فى إدارة السفينة، وقد يتعذر تحديد ماإذا كان الخطأ ملاحياً صرفاً أم أنه ناجم عن خطأ فى إدارة السفينة، ولذلك ذهب جانب من الفقه إلى أن الخطأ الملاحى يقتصر على أمر يتعلق بالسفينة من الناحية الفنية . أما الخطأ المتعلق بإدارة السفينة ، فإنه لايعفى الناقل باعتباره خطأ تجاريا.(1)

خلافاً لذلك يذهب جانب آخر من الفقه ، إلى أن الخطأ الملاحى والخطأ فى إدارة السفينة كلاهما يتعلق بالسفينة.(2)

وفى مقابل إستفادة الناقل من هذا الشرط ، يُشترط فى جميع الأحوال ، ألاّيكون قد أخلّ بألتزامه بجعل السفينة صالحة للملاحة عند بدء السفر .

### 5.4.2.6.2 : الإعفاء من العيب الخفى للسفينة :

أشار البند الثانى من المادة 213 إلى اعفاء الناقل من المسؤولية فى حالة العيب الخفى للسفينة والذى لايمكنه إكتشافه بالوسائل المتعددة .

وتكمن الصعوبة فى معرفة ماإذا كان العيب خفياً وهل كان بوسع الناقل

---

(1) (( د. على جمال الدين عوض . "القانون البحرى " . صفحة 288 ))

أيضاً د. الشرقاوى . " القانون البحرى الليبى " . صفحة 360 ))

(2) (( Tetely W. (1988) Marine cargo claims P 369 , 370 third Edtion . Published by international Shipping Publishing Canda ))

إكتشافه قبل بدء السفر أم لا ؟ .

ولم يعرّف المشرع أوالقضاء الليبى المقصود بالعيب الخفى، غير أنه فيما عرض على القضاء المقارن ،عرّف العيب الخفى ، " بأنه العيب الذى لايمكن إكتشافه بواسطة شخص ذى كفاءة يبذل العناية المعتادة ".(1)

وتطبيقاً لهذا التعريف ، فإنه متى كان هناك عيب خفى لم يتم إكتشافه عند بدء السفر ، فإن الناقل لايكون مسؤولا عن الأضرار التى تقع على البضائع ، إلا أن العيب الخفى يرتبط بالسفينة ذاتها ولذلك يرى البعض أنه لايعد خفياً العيب القائم فى أجهزة التبريد الموجودة بالسفينة .(2)

وقد أخذ العيب الخفى مفهوماً موسعاً عند بعض الشراح فالعيب الخفى لايقتصر على السفينة ، بل يشمل التزويد بالمعدات والطاقم .(3)

ومتى تبين أن العيب خفى ، فإن الفقه والقضاء يختلفان فى مدى إستفادة الناقل إعمالاً بالنص عند توافر مبررات تقديرية تحكمها الخبرة ، إلا أن تطبيقات القضاء المقارن استقرت الى أن الناقل يمكنه الاستفادة من هذا الإعفاء ، اذا أثبت أنه بذل الهمة الكافية فى جعل السفينة صالحة للملاحة .(4)

### 5.4.2.6.3 : الاعفاء فى حالة الاضراب وايصاد أبواب العمل :

نص البند الثالث من المادة 213 بحرى على اعفاء الناقل فى حالة الإضراب وايصاد ابواب العمل ، فلا يسأل الناقل عن الأضرار الناجمة عن ذلك .

ولايكون الناقل مسؤولا إذا كان الإضراب راجعاً إلى جملة من المطالب بين الناقل والعمال ، منها المطالبة بزيادة الأجرة ، كذلك يعد فى حكم الإضراب

---

(1) (( Dimitxiosn Rallias (1922) B L. IL rep . P. 363 ))

(2) (( د. الشرقاوى . " القانون البحرى الليبى " . صفحة 361 ))

(3) (( Tetely .W. Marine cargo claims . P. 508 ))

(4) (( Helien Dolphin (1978) Lloyd's Rep 336 ))

تعاطف العمال مع غيرهم من العمال .

غير أنه لايعد فى حكم الإضراب التأخير بسبب عدم قيام العمال بتنفيذ التعليمات الصادرة من المنظمات العمالية بمنع التفريغ من السفينة.(1)

والناقل يمكنه الإستفادة من هذا الاعفاء سواء أكان ايصاد ابواب العمل كلياً أم جزئياً.(2)

إلا أنه لايعد فى حكم ايصاد ابواب العمل ، متى كان العائق عارضاً ولايرقى إلى مستوى الاضراب.(3)

وكقاعدة عامة ، حتى يمكن للناقل الإستفادة من هذا الشرط ، ينبغى أن يثبت أنّ الضرر الذى وقع للبضاعة كان بسبب الإضراب وايصاد ابواب العمل .

أما إذا كان الاضراب أو إيصاد أبواب العمل بخطأ من الناقل، فإنه لايستفيد منه،وفيهذه الحالة يتعين علىالشاحن إثبات أن الإضراب أوالإيصاد كان بخطأ من الناقل.(4)

### 5.4.2.6.4 : الاعفاء فى حالة القوة القاهرة والحادث الطارئ :

لايوجد تعبير القوة القاهرة فى الإعفاءات المنصوص عليها بإتفاقية هيغ (*Hague*) أوهيغ المعدلة والتى أستخدمت تعبير " القضاء والقدر " ، وقد أشار البند الرابع من المادة 213 بحرى ، إلى أن الناقل لايكون مسؤولا عن الأضرار التى تقع للبضائع بسبب الحادث الفجائى والقوة القاهرة .

---

(1) (( Caver. Crriage of good by sea . P. 801 . vol . 2. ))

(2) (( د. أحمد عبد الحميد عشوش . (1977) . " القانون البحرى الليبى " الجزء الثانى .صفحة 99 . الناشر ، الشركة العامة للنشر والتوزيع والإعلان - مطابع الثورة ))

(3) (( د. مصطفى كمال طه . " مبادئ القانون البحرى " صفحة 268 ))

(4) (( د. أحمد محمود حسنى . (1980) " النقل البحرى الدولى للبضائع " . صفحة 76 . الناشر – منشأة دار المعارف بالأسكندرية ))

هذا ولايفرق الفقه، بين الحادث الفجائى والقوة القاهرة إذ يعتبرهما شيئا واحدا من حيث الأصل والطبيعة والنتائج والآثار.(1)

كما أنه تندرج تحتهما كافة الحوادث التى لايكون الناقل مسؤولا عنها ، إلا أنه حتى يستفيد الناقل من هذا الإعفاء ، ينبغى أن يكون الحدث غير متوقع ولايمكن تفاديه ولايكفى الاستناد إلى القول بأن السبب غير معروف ، فإذا كان الحادث متوقعاً، أو كان فى وسع الناقل تفادى نتائجه ، فإن ذلك لايعد قوة قاهرة مثل الأخطار البحرية إذا كانت متوقعة فى أماكن وأوقات معينة ، فالجو السئ فى هذه الحالة لايعد فى حكم القوة القاهرة.(2)

ويذهب جانب من الفقه ، إلى أنه متى كان هناك هياجاً غير عادى ووجود ضباب كثيف ، فلا يكون سبباً لإعفاء الناقل ، إلا إذا كان ذلك ذا طابع إستثنائى وغير متوقع ، عندئذ يكون من أسباب إعفاء الناقل .

وهناك من يرى أن الإجراءات القانونية بمنع البضاعة لاتأخذ حكم القوة القاهرة .(3) غير أنه قد تأخذ حكم القوة القاهرة ايضاً حوادث الحرب والحصار على ميناء الوصول، واستيلاء السلطة على السفينة أو أية قيود إستثنائية أخرى. (4)

### 5.4.2.6.5 : الإعفاء فى حالة العيب الذاتى للبضاعة :

ولايسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن عيب فى البضاعة سواء أكان بسبب عيب خاص بها لطبيعتها أم لعيب فى طريقة تغليفها أو حزمها ، كذلك لايكون مسؤولا عما ينشأ من نقص فى الوزن أو الحجم أثناء السفر ، متى كان ذلك راجعاً

---

(1) (( د. مصطفى كمال طه . " مبادئ القانون البحرى " . صفحة 269 ))

(2) (( د . الشرقاوى . " القانون البحرى الليبى " – صفحة 362 ))

(3) (( د. أحمد عبد الرحيم ، حسين عبد الرحيم . (1979) " المسؤولية المدنية " . صفحة 391 . الطبعة الثانية . الناشر دار المعارف . القاهرة ))

(4) (( د. مصطفى كمال طه . " مبادئ القانون البحرى " . صفحة 270 ))

للعيب الذاتى لبضاعة وطبيعتها .(1) ويتخذ هذا الإعفاء عدة أشكال هى :

### 5.4.2.5.6.1 : طبيعة البضاعة :

وهو كل عيب داخلى يتعلق بالبضاعة ذاتها كعدم قدرتها على تحمل الرحلة، ويؤدى بالبضاعة إلى الهلاك مثل عدم تحملها للحرارة الاعتيادية او احتراقها .

### 5.4.2.6.2 : عدم كفاية الحزم والتغليف :

وهذا الإعفاء تفرضه الضرورة المنطقية إذ لايلزم الناقل بتحمل تبعـه إهمال الشاحن وإن كان هناك على عاتق الناقل العناية بالبضاعة.(2)إلا أنه يمكن ادراج تحفظ حول الحالة الظاهرية للبضاعة وبيان أحزمتها وطريقة تغليفها ، فاذا ورد بسند الشحن امر يتعلق بطبيعة البضاعة او تغليفها او احزمتها او اية عبارة اخرى تفيد جهل الناقل بالطريقة أو وسيلة التغليف، فإنه لايكون مسؤولا عن أية اضرار قد تقع للبضاعة .

غير أن الناقل لايمكنه أن يحتج بعدم كفاية التغليف إذا اقتضى العرف التجارى عدم التغليف كما هو الحال عند نقل السيارات.(3)

### 5.4.2.5.6.3 : نقص الوزن والحجم :

يرتبط إعفاء الناقل عن نقص الوزن والحجم على طبيعة البضاعة المنقولة، فهذا الاعفاء يشمل الحالات التى تكون فيها طبيعة البضاعة قابلة للنقص كما هو الحال عند نقل المواد السائلة ، وتبخرها أو عند نقل الحبوب.(4)

وعادة ماتحدد الموانى نسبة العجز المقررة وهى تختلف من ميناء إلى آخر.(5) ، وقد حدد القرار الإدارى رقم (6) الصادر عن مصلحة الجمارك عام

---

(1) (( دلالة البند 5 من المادة 213 بحرى ))

(2) (( مادة 3 فقرة 2 اتفاقية هيغ وتعديلها عام 1968 ))

(3) (( Continental shipper (1976) Lloyd's Law. Rep 234 ))

(4) (( J.F Wilson . Carriage of goods by sea . P. 241 ))

(5) (( الجريدة الرسمية . العدد 21 . السنة السادسة عشرة . صفحة 919 ))

1977 نسبة التسامح فى البضائع المنفرطة (الصب ) زيادة أو نقصاً وكذلك النقص الجزئى فى الطرود ، وبينت المادة الأولى منه نسبة الزيادة فى البضائع المنفرطة (الصب) 10% ونسبة النقص منها 5 % .

وفى الطرود حددت المادة الثانية نسبة 5 % ، مالم يكن النقض قد نجم عن أسباب أخرى .

وإذا كانت طبيعة البضائع لاتتأثر بعامل الزمن والظروف الجوية، فإنه لايمكن للناقل الاحتجاج بنقص الوزن أوالكمية مثال ذلك عند نقل المعدات والمعادن.(1)

**5.4.2.6.6 : الاعفاء فى حالة المساعدة والانقاذ :**

لايكون الناقل مسؤولا عن الأضرار التى تلحق بالبضائع والتى تنشأ بسبب القيام بمساعدة أو إسعاف بحرى ، أو عند أية محاولة الى ذلك اوإذا حادت وهى تقوم بهذا العمل.(2)

ويتضح من سياق هذا النص ان الناقل يستفيد من الإعفاء ولو لم يكن الهدف قد حققه نتيجة انحرافه، بل يتعين على الربان فقط، إثبات ان الانحراف كان بسبب تقديم المساعدة لأجل إنقاذ الأرواح والأموال .

والإنحراف إما أن يكون لإنقاذ الأرواح أو الأموال ، ففى الحالة الأولى بقدر مايشكل التزاماً قانونياً ، فهو التزام أخلاقى والانحراف بغرض المساعدة على هذا النحو جعله المشرع سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية وأمرا منطقيا .

وفى الحالة الثانية وهى إنقاذ الأموال، حيث يستفيد الناقل من الإنحراف ولو كان بغرض إنقاذ الاموال ، فإذا قام الربان بانقاذ سفينة أخرى، وذلك بقطرها إلى

---

(1) (( د. أحمد محمود حسنى . (1980) " النقل البحرى الدولى للبضائع " صفحة 79 . الناشر . دار المعارف - الأسكندرية ))

(2) (( د. مصطفى كمال طه . " مبادئ القانون البحرى " . صفحة 272 . كذلك نصت المادة 8 من اتفاقية التصادم عام 1910 على ضرورة المساعدة فى حالة التصادم ))

ميناء آخر فإن ظاهر النص يمنح الناقل الحق فى الاعفاء من المسؤولية وذلك لعموم صياغة البند السادس .

إلا أنه وإن كان إنقاذ الأرواح أمراً له مايبرره لحماية النفس البشرية ، إلا أن انقاذ الأموال أمرمختلف ، لذلك فإن الإنحراف بغرض الحالة الأولى يعكس واجباً انسانياً خلافاً للحالة الثانية ، ولذلك لا يُسلّم جانب من الفقه بأحقية الناقل فى الاستفادة من الإعفاء فى حالة انقاذ الأموال ، إذ انها فى نهاية الامر اختيارية ، ومن ثَمّ لاينبغى إعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف ، لأن الانحراف فى هذه الحالة ليس لغرض انسانى ، بل للحصول على مكافأة مالية .(1)

هذا ويحرص القضاء المقارن على مراعاة انحراف الناقل عند إنقاذ الاموال، ففى قضية تتلخص وقائعها بأن سفينة انحرفت بغرض مساعدة سفينة أخرى تعرضت لكارثة ، وبدلاً من أن تكون المساعدة مجرد إنقاذ الطاقم ، إلا أنها قامت بعمليات انقاذ أخرى للإستفادة من عائد المساعدة ،وذلك بقطر السفينة المتضررة إلى الميناء ، وأثناء قيامها بذلك فقدت السفينة البضاعة أيضاً ، فقضت المحكمة بمسؤولية مُلاك السفن عن الهلاك الذى وقع للبضاعة ، رغم ان سبب الضرر يرجع جزئيا إلى خطر بحرى مستثنى فى سند الايجار .

هذا وقد تضمنت اتفاقية هامبورغ تفرقة بين الإعفاء فى حالة إنقاذ الارواح وحالة إنقاذ الأموال ، فنصت الفقرة (6) من المادة الخامسة، على عدم مسؤولية الناقل فى حالة الانحراف بغرض إنقاذ الأرواح ، إلا أنها اشترطت الاستفادة من الإعفاء فى حالة إنقاذ الأموال بمايتخذه من اجراءات معقولة فى سبيل انقاذ تلك الأموال بحيث لايسىء الناقل استخدام ذلك الاعفاء .(2)

وامام صراحة البند السادس من المادة 213 بحرى والفقرة 2 (أ) بند 12 من المادة 4 من اتفاقية هيغ (*Hague*) عام 1924، وكذلك المادة 273 من مشروع

---

(1) (( د. أحمد محمود حسني . " النقل البحرى الدولى للبضائع " . صفحة 78 ))

(2) (( J.F Wilson . Carriage of goods by sea . P. 207 ))

القانون البحرى الليبى ، فإن الناقل يمكنه الاستفادة أياً كان الأمر ، سواء أكان انحرافاً بغرض انقاذ الأرواح أم الاموال .

### 5.4.2.7 : التزامات الشاحن :

فى مقابل التزامات الناقل ، يفرض عقد النقل التزامات على الشاحن أهمها : تسليم البضاعة ، ودفع الأجرة ، والإفصاح عن البضائع الخطرة .

### 5.4.2.7.1 : الالتزام بالتسليم :

ترتبط طريقة التسليم بنوع عقد البيع ، وكذلك تسرى احكام العرف والعادات المتبعة فى ذلك الميناء ، فقد يتم تسليمها بجانب السفينة ، او وضعها فى صنادل بحرية .(1)

### 5.4.2.7.2 : دفع الاجرة :

كقاعدة عامة يستحق الناقل الأجرة عند الوصول الى ميناء التفريغ ، إلا أنه جرى العمل على تعديلها بموجب اتفاق الأطراف ، فقد يتضمن سند الشحن أنّ الأجرة تُدفع مقدماً حتى ولو كانت البضاعة قد فقدت فى البحر.(2)

هذا وتتخذ الأجرة عدة اشكال ، فقد تكون الأجرة مقدماً (*Advance freight*) ، أو أن تكون الاجرة جزافية (*Loumpsum freight*) وتعنى أن المستأجر يلتزم بدفع مبلغ محدد لكل الرحلة او الرحلات المتعددة المغطاة بسند الايجار، بغض النظرعن حجم البضاعة المنقولة ، وقد تكون الأجرة مقدرة (*Prorate freight*) وتعنى أن الأجرة تصبح مستحقة عندما تكون نسبة من البضاعة قد سلمت ، كذلك تكون الأجرة مستحقة فى حالة الإخلال من قبل المستأجر (*Dead freight*) كما تكون مستحقة أيضاً فى حالة فشل المستأجر فى الشحن .(3)

---

(1) (( د . يعقوب صرخوه . " الوسيط فى القانون البحرى الكويتى " صفحة 333 ))
(2) (( D . M . Day . P. 33 ))
(3) (( Ivamy . Carriage of goods by sea . P. 6 ))

ويكون المرسل اليه أو المظهر اليه الذى انتقلت اليه البضاعة مسؤولا عن دفع الاجرة عند وصول السفينة ، ما لم تكن قد دفعت مقدماً .وإن كان للشاحن او المرسل أليه اوالمظهر اليه الحق فى مطالبة الناقل عن الاضرار التى تحدث للبضاعة ، والتى قد لاتمكنهم الاحتفاظ بالاجرة المستحقة للدفع .(1)

ويستحق الناقل الأجرة كاملة ، حتى ولو كان هناك ضرر للبضاعة، فى الوقت الذى يرى فيه البعض أن الناقل لايستحق أجرة إذا كانت البضاعة قد أصبحت غير تجارية .(2) لأن البضاعة تضررت بشكل فقدت معه الغرض التجارى ، وذلك وفقاً للمفهوم التجارى .

ولايمكن لمالك البضاعة أن يقوم بتخفيض قيمة الأجرة عند وجود ضرر للبضاعة بل عليه أن يدفع الأجرة كاملة ، ويطالب الناقل بشكل منفصل عن الأضرار التى وقعت للبضاعة .

ولعل ذلك مادفع المشرع أن يعطى الحق للناقل فى حجز البضاعة حتى يتم دفع الثمن .(3)

ولايمكن لمالك البضاعة أن يقوم بتخفيض قيمة الأجرة عند وجود ضرر للبضاعة ، بل عليه ان يدفع الأجرة كاملة، ويطالب الناقل بشكل منفصل عن الأضرار التى وقعت للبضاعة .(4)

### 5.4.2.7.3 : إخطار الناقل بنوعية البضائع الخطرة :

اضافة الى الالتزامات الأساسية للشاحن ، وهى ضرورة إدراج البيانات الصحيحة عن الكمية ووزن ونوع البضاعة ، فإن الشاحن يتعين عليه إخطار الناقل

---

(1) (( R. Bradgate & Savage . Commercial law . P. 496 ))

(2) (( N . J . J . Gaskell . Cdcbatt . & Swatton . (1988) Shipping law. P. 316 Published by pitman ))

(3) (( دلالة المادة 197 بحرى ))

(4) (( D . M . Day . P. 34 ))

فى حالة رغبته فى نقل بضائع ذات طبيعة خاصة .

وقد تضمنت إتفاقية هيغ (*Hague*) عام 1924 وتعديلها هيغ فيزبى (*Hague Visby*) عام 1968 حكماً بشأن البضائع الخطرة ، فمتى كانت البضائع قابلة للاشتعال ، أو تحتوى على مواد متفجرة ، أو خطرة على السفينة او محمولاتها، وأنّ ربان السفينة او وكيله ، ماكان ليرضى بقبولها لو علم بطبيعتها وخصائصها، فإذا ماكتشف ذلك ، فيمكنه فى اى وقت اتلافها أوإزالة الخطر منها ، ودون اى تعويض بشأن درجة ذلك الإتلاف .

ويكون الشاحن مسؤولا عن كافة المصاريف والأضرار التى تحدث بطريقة مباشرة او غير مباشرة بسبب تلك الشحنة .

كذلك يمكن للناقل القيام بذلك حتى لو كان قد قبل بها ، ولاتقع عليه المسؤولية وإلا فإنه يلتزم بالمشاركة بالعوارية العامة شريطة ان يكون وجودها خطر على السفينة .

ويأخذ القانون البحرى بهذا الاتجاه ، إلى جانب إلتزام الناقل بإعداد محضر مسبب وبحضور شاهدين وذلك فى حالة نقل بضائع خطرة دون علمه ، ويتم إتلافها أو تفريغها أوإزالة الخطر منها.(1)

ومفهوم البضائع الخطرة ، فيما يذهب إليه الفقه المقارن ، قد لايعنى بالضرورة طبيعتها ونوعيتها فقط ، فقد تكون خطرة ، متى كان نقلها قد يؤدى الى حجز السفينة .

فاذا كان الميناء الذى تتجه اليه السفينة يتطلب اذناً خاصاً لدخول البضاعة المنقولة ، ولم يقم المستأجر بإخطار مالك السفينة رغم علمه برفض الاذن وتم حجزها مما ترتب عليه تأخيرللسفينة نتيجة لذلك ، فان المستأجر يكون مسؤولا عن الاضرار الناجمة عن التأخير .(2)

---

(1) (( دلالة الفقرة الاولى من المادة 217 بحرى ))

(2) (( Ivamy . Carriage of goods by sea . P. 24 ))

## 5.4.2.8 : سند الشحن كممثل للبضاعة: Document of title

ساهمت الأعراف ، والعادات التجارية ، فى إبراز دور سند الشحن كممثل للبضاعة إذ يذهب الشرّاح : إلى أن التجار كانوا فى السابق يسافرون مع بضائعهم أينما تتوجه ، فكانت وظيفة سند الشحن ، مجردإيصال إستلام للبضاعة ، إلا أنه مع مرور الزمن ، يتم ارسال نسخة من سند الشحن من قبل الشاحن إلى ميناء التسليم، وبأية وسيلة أخرى ، ويكون وكيل الشاحن هو المشترى ، وكان الناقل لايسلّم البضاعة إلا لمن اتفق معه على نقلها، غير أنّ الأمر تطور فيما بعد، وأصبح التسليم لأمر الشاحن المرسل إليه والمشترى أمراً مقبولاً من جميع أطراف الرحلة البحرية ، وظهر سند الشحن كممثل للبضاعة عندما وافق الناقل على تسليم البضاعة للمرسل اليه او لأمره ، وذلك حتى يتمكن من اعادة بيعها ،عن طريق تظهير سند الشحن ، فيعطى الحق للمشترى فى استلام البضاعة من الناقل، فوصفة بعض الشراح بأنه المفتاح إلى مخازن البضاعة وأصبح سند الشحن يمثل البضاعة.(1)

وإن كان سند الشحن يعطى الحق فى انتقال البضاعة الى حامل السند، إلا ان الحيازة الرمزية لاتنقل ملكية البضاعة ذاتها، ولذا فإن حيازة سند الشحن قانوناً تعادل حيازة البضاعة، لأنها تمكن حامل السند من استلام البضاعة .(2)

وقد استقر القضاء المقارن على تأكيد دور سند الشحن كممثل للبضاعة، ففى قضية تتلخص وقائعها : أن عقد بيع لبضاعة شحنت من فرانسيسكو الى لندن *(C.I.F)* رفض المشترى فيها دفع الثمن حتى يتم استلام البضاعة فعلياً،عرضت القضية على مجلس اللوردات " أعلى هيئة قضائية فى نظام الانجلوسكسونى " فاعتبر حيازة سند الشحن فى نظر القانون تعادل حيازة البضاعة ، وفقاً لعقد بيع *(C.I.F)*

---

(1) (( Chorley & Giles Shipping law . P. 250 , 251 ))
(2) (( Ivamy Carriage of goods by sea . P. 72 ))

ويحق للبائع الثمن متى تم الشحن ، وتقديم المستندات التى تمثل البضاعة للمشترى.(1)

ولكي يؤدى سند الشحن دوره، كممثل للبضاعة ، فإنه يشترط توافر جملة من المسائل :

**أولاً** :ان تكون البضاعة مفرزة ومحددة بشكل واضح ، فإذا لم تكن البضاعة مفرزة وغير معينة ، فإن الملكية لاتنتقل ولايؤدى سند الشحن دوره كممثل للبضاعة .

**ثانياً** :ان يكون سند الشحن قد صدر " إذنياً " للمرسل اليه ، أو الشاحن ، ذلك ان وجود هذه العبارة تعنى حرية السند فى التداول ، فاذا كان سند الشحن قد صدر باسم معين فقط ، فانه لا يكون قابلاً للتداول.(2)

ولئن كان سند الشحن قد يؤدى دور الكمبيالة إلا أنه يختلف عنها ،فلا تسرى على سند الشحن قاعدة تطهير الورقة من الدفوع كما هو الحال فى الأوراق التجارية.

فلو أن (أ) ، كمصدر قام ببيع البضاعة إلى (ب) ، واستلم الأخير سند الشحن ، ثم قام بتظهيره الى (ج) ، إذا ما تبين له عند استلامه للبضاعة ، أنها متضررة بسبب عيب ذاتي ، وأراد مطالبة الناقل فإنه يمكن للأخير أن يحتج فى مواجهته لنفس السبب كما لو كان قد تمت مطالبته من (أ) او (ب) .

**ثالثاً** :ألاّ يرد فى سند الشحن عبارة :(غيرقابل للتداول) ، ويكون ذلك إذا تضمن سند الشحن ما يفيد أنه غير قابل للتداول ، كذلك اذا تضمن ما يفيد **تقيد** انتقال الملكية، فإن احالة سند الشحن للمحال اليه، قد لايؤدى بالضرورة الى أن التظهير وتسليم سند الشحن يؤدى الى انتقال الملكية إلى المحال اليه، ذلك ان انتقال الملكية قد يتوقف على إرادة الطرفين ، اذ يمكن للبائع أن ينص فى العقد على حقه بالاحتفاظ بالبضاعة عند احالته لسند الشحن إلى المحال إليه، فإن ذلك يعنى، ان البائع لايزال يحتفظ بملكيتها

---

(1) (( Element Co. V . Biddell Brother (1912 ) N . C . 18 ))
(2) (( Carver . Carriage of goods by sea . P. 1114 Vol - 2 ))

رغم احالته لسند الشحن، فالسؤال الذى يفرض نفسه، هل وجود شرط بعدم نقل ملكية البضاعة رغم احالة سند الشحن ، مؤثر على دور سند الشحن كممثل للبضاعة ؟

ويتوقف ذلك ، على تقدير ما اذا كان هناك صلة بين حيازة سند الشحن، وملكية البضاعة .

هناك من يذهب ، إلى أنه : " لاصلة بين حيازة سند الشحن ، وملكية البضاعة " فالحامل الشرعى لسند الشحن يملك مطالبة الربان بتسليم البضاعة، على أساس أنه يحوزها مادياً لحسابه ، باعتبار أن حيازة سند الشحن تمثل الحيازة الرمزية للبضاعة .

فسند الشحن ، وفقاً لهذا الرأى ، ينقل حيازة البضاعة ولاينقل ملكيتها، فوظيفته كممثل للبضاعة، لايعتمد فى ذلك على انه يمثل ملكيتها ، وانما لانه يمثل حيازتها الرمزية كما أنه ليس من وظائفه أن يكون سند ملكية ، إذ لايشترط أن يكون حائزه مالكاً لها. والربان لايهتم بما اذا كان كذلك ام لا.(1)

غير أنه ، إذا كان سند الشحن يحتوى على شرط يفيد بأن البائع لم يتخل عن ملكيتها ، فإن ذلك يُضعف من قدرته على التداول ، باعتبار أن احتفاظ البائع بملكية البضائع سيكون له أثره ، إذ أنه ولو قام المشترى المحال إليه سند الشحن الذى يوجد به تحفظ من البائع ، بتظهيره إلى شخص اخر، فإن الأخير لايمكنه الاحتجاج فى مواجهة البائع ، لأنه ولئن كان سند الشحن ، فيما وصف البعض بأنه المفتاح إلى المخازن، (*The key of the ware house*) إلا أنه، لايعنى بالضرورة، أن من يحوز المفتاح يكون مالكاً للبضاعة، وحيازة سند الشحن لاتعنى ملكية البضاعة، لان مسألة ملكية البضاعة تحدد بعقد البيع.(2)

ويمكن القول إجمالاً : بأن سند الشحن الذى يحتوى على شرط يقيّد الملكية،

---

(1) (( د .احمد محمود حسنى . (1991) " عقد النقل البحرى " . صفحة 94 ، 95 . الناشر منشأة المعارف مصر ))

(2) (( Chorle & Gile . Shipping law . P. 251 ))

يضعف من دور سند الشحن كممثل للبضاعة .

رابعاً : سند الشحن قد يؤدى دوره كضمان ، كما هو الحال عند تظهير سند الشحن إلى المصرف على سبيل الضمان مقابل تسهيل مصرفى .

فإذا كان سند الشحن فى يد المصرف ، يمثل الحيازة الرمزية للبضاعة التى بموجبها تم منح القرض المصرفى ، إلا أن ذلك لايعنى انتقال ملكية البضاعة للمصرف ، لانه فى الرهن لا تنقل ملكية الشئ المرهون .(1)

ومالم يوجد اتفاق مكتوب ، لايجوز للمصرف التصرف فى البضائع المرهونة ضماناً للسلفيات.(2)

وقد استقر الفقه مسترشداً بالقضاء المقارن ، على أن مجرد التظهير وتسليم سند الشحن كنتيجة مترتبة على رهن لاتنقل ملكية البضاعة للمظهر اليه .(3)

ورغم عدم إنتقال الملكية للمصرف ، متى كان تسليم المستندات كضمان لدين مصرفى ، إلا أن مشرّع القانون التجارى ، نظّم حصول المصرف على ضمانات للدين ، فإذا كانت المستندات التى تمثل البضاعة قد قدمت للمصرف مقابل قرض ، أو يكون المصرف قد ساهم فى تمويل الصفقة وقام بدفع قيمتها ، فإنه يحتفظ بتلك المستندات ضماناً للسلفية الممنوحة للمشترى ، فإنه اضافة الى عدم احقية المصرف بالتصرف فى تلك المستندات أو البضائع المرهونة ، فقد أوجب القانون على المصرف أن يؤمّن على البضائع المرهونة ، وأن يكون التأمين لحساب الراهن.(4)

---

(1) (( دلالة المادة 1107 والمادة 1111 مدنى ))

(2) (( دلالة المادة 235 تجارى ))

(3) (( Carver . Carriage of goods by sea . P. 1135 Vol - 2 ))

(4) (( دلالة المادة 236 تجارى ))

وللمصرف اذن قبل حلول أجل تسديد القرض ، أن يسترد قيمة القرض، وكافة المصاريف الناشئة عن البضائع.(1)

وإذا انزلت قيمة البضاعة التى يحتفظ المصرف بمستنداتها ، بقيمة العشر عن قيمة القرض وقت التعاقد ، فإنه يمكن للمصرف ان يطلب ضماناً إضافياً، مع إخطاره بيع السندات ، أو البضائع المرهونة ، فى حالة عدم قيام المدين بالإستجابة للطلب ، فقد أجاز المشرّع التجارى للمصرف ، بالبيع بمقتضى أحكام القانون الخاصة ببيع المرهون ، وإذا لم يستوفِ المصرف حقه من البيع ، فله استرداد ماتبقى له من حق .(2)

ويمكن القول بأن وظيفة سند الشحن كممثل للبضاعة له أهميته فى البيوع الدولية ، إذ أنه من خلال هذه الوظيفة سهل تمويل صفقات التجارة الدولية من خلال دور سندات الشحن وقبولها فى الية الاعتمادات المستنديةوالضمان المصرفى .

ويبقى سند الشحن ممثلاً إلى أن يتم تسليم البضاعة الى صاحب الحق فيها، بل ان جانبا من الفقه يذهب الى انه : متى تم تسليم البضاعة بطريق الخطأ فإن المظهر اليه الذى اشترى البضاعة ، وكان التظهير قد تم بعد التسليم الخاطئ للبضاعة فى استطاعته مطالبة الناقل باعتبار أن سند الشحن كعقد.(3)

وسند الشحن كممثل للبضاعة لاينتهى بمجرد التفريغ ، ولو تم تخزين البضاعة بناء علىأمر من الناقل ، حتى يتم استلامها من قبل الحامل الشرعى لسند الشحن .(4)

---

(1) (( دلالة المادة 238 تجارى ))

(2) (( دلالة المادة 239 تجارى ))

(3) (( Carver . Carriage of goods by sea . P. 1139 Vol - 2 ))

(4) (( Debatista (1990) Sale of goods carried by sea . P. 41 Published by Butterworths London ))

### Mate's receipt : ايصال الاستلام : 5.4.2.8.1

عندما يتم شحن البضاعة ، فإن الناقل أو وكيله يقوم بإصدار سند الشحن، غير أنه قبل صدور سند الشحن يقوم الناقل أو وكيله بإصدار ايصال استلام البضاعة ، والذى يتم استبداله بسند الشحن فيما بعد .

إن ايصال الاستلام"*Mate's receipt*" لايمثل البضاعة ، وان إحالته لاتعنى انتقال ملكية البضاعة ، ولاتعد حيازته معادلة لحيازة البضاعة .(1)

وكذلك إذا تضمّن " ايصال الاستلام " بياناً عن كمية البضاعة وحالتها، فإن ذلك لايعد دليلاً قاطعاً على ما ورد به ، بل يعد مجرد قرينة فقط .(2)

وحيازة ايصال الاستلام فى يد حامله،اما ان يكون شاحناً، أومخولاً من قبل الشاحن ، ويتعين على مالك السفينة عند تقديمه الايصال ، استبداله بسند شحن.(3)

### Delivery order : امر التسليم : 5.4.2.8.2

إذا كانت البضاعة صبا ، وتخص مجموعة من المشترين ، فان سند شحن واحد لايكفى ، فيمكن للشاحن أن يطلب مجموعة من سندات الشحن لمختلف المشترين .

ولذلك ظهر أمر التسليم كوسيلة لحل اشكالية استصدار سندات شحن متعددة لمختلف المشترين .

وقد يصدر أمر التسليم من مالك البضاعة إلى الناقل، أو أمين المستودعات الذى توجد فى عهدته البضاعة، يأمره بتسليمها لحامل أمر التسليم.(4)

وقد تقضى العادات أن يقوم وكيل الناقل بإصدار أمر التسليم بعد استلامه لسند الشحن من مالك البضاعة .

---

(1) (( Ivamy . Carriage of goods by sea . P. 107 ))
(2) (( D . M . Day . P. 21 ))
(3) (( Carver . Carriage of goods by sea . P. 44 Vol - 1 ))
(4) (( D . M . Day . P. 22 ))

ولئن كان أمر التسليم يعطى الحق فى مطالبة الناقل بتسليم البضاعة ، إلا أنه لايعد ممثلاً للبضاعة ، ما لم تكن العادات التجارية تقضى بذلك ، كما هو الحال فى تجارة الحديد .

ورغم الدور الذى تؤديه المستندات كإيصال فى استلام البضاعة ، إلا أن القضاء وجانب كبير من الفقه لايزالان يرفضان معاملة تلك المستندات معاملة سند الشحن .

٢

# الفصل السادس

## النقل بالحاويات فى عقود التصدير
## والإستيراد

# الفصل السادس

# النقل بالحاويات فى عقود التصدير والإستيراد

## 6.1 : أهمية النقل بالحاويات :

ساهم نظام النقل بالحاويات فى تقليل المناولة اليدوية ، وكذلك فى تخفيض مصاريف النقل ، وفى توفير وقت السفينة مما ساعد على زيادة مكاسبها المادية فى نقل البضائع بين الموانى .(1)

كما انه ، بما يوفره من حماية ، مكن الناقل من تقليل فرص سرقة البضائع ، والاضرار ، ذلك كله ادى الى زيادة انتقال البضائع من مكان الى اخر .(2)

ولاتقتصر الاستفادة من هذا النظام على الناقل ، بل الشاحن وكذلك شركات التامين ، فقد اقتضى استخدامه ايجاد نوع خاص من التامين .(3)

ولذلك كله ، اضحى النقل بالحاويات وسيلة ذات اهمية بالنسبة للتجارة الدولية ، وافرز استعماله جوانب ايجابية من الناحية العملية ، كما اثار جملة من المسائل القانونية اصبحت مثار بحث بين رجال القانون والقضاء .

وباستخدامه تم تجاوز التعبئة التقليدية من قبل الشاحن والناقل ، اذ اصبحت هناك شركات متخصصة ، تقوم بتاجير وبيع الحاويات للناقل

---

(1) (( Carl .E. McDowell (1971,72) Containerization comment on insurance and liability .P. 503 Journal Maritime law and commerce ))

(2) (( Timothy J . Armstrong (1981) Packaging Trends and Implication in the container Revolution . P. 427 Journal Maritime law and commerce ))

(3) (( Bannister J . E (1974) Containers and marine insurance . P. 463 Journal of maritime law and commerce ))

واصبحت هناك شروط ، وقواعد ومواصفات يتعين توافرها ، فالمصدّر الذى يرغب فى تصدير بضاعته بواسطة الحاويات ، يقوم بالاتصال مباشرة بتلك الشركات المتخصصة لغرض شراء حاوية ، او يقوم بارسال بضاعته الى اقرب مستودع تجميع للشحن بواسطة الحاويات، والتى قد توجد فى كل ميناء .

وتتوقف آلية النقل بالحاويات، على طبيعة الاتفاق بين المصدر والناقل، فاذا كانت الحاوية قد تم شراؤها ، فانها تكون مملوكة للشاحن ويلتزم الناقل بتسليمها للمرسل اليه ، واذا كانت الحاوية مملوكة للشركة التى تقدم خدمات الحاويات ، فان العلاقة تكون تاجيرية بين المصدر وتلك الشركة .

وقد تكون الحاويات مملوكة للناقل ، كما هو واقع الحال ، فى التطبيقات العملية فى ليبيا حيث يقوم الناقل بتاجير الحاويات للمصدر .(1)

وعادة ما يقوم الناقل بتسليم الحاويات فارغة الى مخازن المصدرالذى يقوم بتعبئتها واغلاقها، ثم تنقل بعد ذلك الى المرسل اليه ليقوم بتفريغها فى مخازنه، وقد يتم تاجير حاوية كاملة، وهو مايعرف اصطلاحا:(*F.C.L*) اختصارا للجملة "*Full container* laod" وقد يشار اليها احيانا بإصطلاح "من المخازن الى المخاز ن".(2) (*Ware house to ware house*)

وقد لايحتاج المصدر الى حاوية كاملة، بأن يقوم بتاجير فراغ محدود بالحاوية ، ويعرف ذلك اصطلاحا (*L.C.L*) ، اختصارا للكلمات الاتية : (*Less than full container load*) وفى هذه الحالة يقوم المصدر بارسال البضاعة الى المستودع الخاص بالحاويات، حيث يقوم الناقل بتخصيص مكان

---

(1) (( ويقوم قسم الشحن بتاجيرالحاويات وفق نموذج يقدمه المصدّر للناقل ، ويقوم الاخير بتوفير الحاويات المطلوبة ، ويخضع تاجير الحاويات لمنشور اللجنة الشعبية العامة رقم 17 لسنة 1982 بتاريخ 1982.7.12 ))

(2) (( David A. Class and Cashmora (1989) Introduction to the law of carriage of goods . P. 251. Published by sweet and maxwell ))

لها فى الحاوية مع بقية البضائع الاخرى ، على ان يتم فرزها وتسليمها للمرسل اليهم عند الوصول .

**6.2 : العلاقة القانونية بين الاطـراف :**

يتوقف تحديد طبيعة العلاقة على من يملك الحاوية ابتداء ، فاذا كان المصدر هو الذى يملك الحاوية ، فانها تعتبر جزءا من البضاعة ، وبالتالى فان ضياع الحاوية ذاتها ، أو أى ضرر يقع عليها، يعتبر بمثابة ضياع او ضرر وقع على أى طرد من البضاعة .

ذلك كله مالم يتفق المصدر مع الناقل على ضرورة ارجاع الحاوية ذاتها، فانها تكون فيما نراه ـ وديعة الى حين ارجاعها للمصدر .

واذا كانت الحاوية قد تم تاجيرها من قبل شركات متخصصة لتاجير الحاويات ، فان العلاقة بين المصدر وتلك الشركة تكون علاقة تاجيرية، وتحكمها قواعد الايجار .

وقد يتفق المؤجر او المستاجر، مع الناقل عبر الية معينة يتم من خلالها ارجاع الحاوية ، او تسليمها لوكيل المؤجر فى بلد المرسل اليه .

وهناك من يرى أن الحاوية إذا كانت مملوكة للناقل ، وقام بتسليمها للمصدر ، فإن العلاقة بينهما علاقة تأجيرية أيضاً.(1)

غير انه اذا كان الناقل قد قام بتاجير تلك الحاويات ، وقام بتسليمها بعد ذلك الى المصدر من احدى الشركات المتخصصة فإن وجود الحاوية لدى المصدر او المرسل اليه يعد وديعة .

ويكشف الواقع العملى فى ليبيا أن الحاويات المملوكة للناقل هى التى يتم تأجيرها للمصدّر، ومن هنا يتم فرض غرامة تاخيرية فى حالةعدم استردادها بالموعد المتفق عليه، وهذه الغرامة المقررة ليس مصدرها الاتفاق كما هوالحال فى العلاقة التأجيرية، وإنما مصدرها قرار اللجنة الشعبية العامة رقم 17 لسنة 1982، والذى حدد النسب والضوابط لتلك الغرامة .

---

(1) (( John willson . (1981) Carriage of goods by sea . P. 231))

ومتى قام المصدّر بتسليم البضاعة لغرض وضعها بالحاويات ، فانه يحصل على ايصال بذلك ، وطبيعة ذلك الايصال ودوره تتوقف على من يقوم باصداره ، فاذا كان الايصال صادرا من احدى خطوط الشحن (*Shippingline*) فانه عادة ما يصدر بعد سند شحن للحاويات ( *Containers bills of lading* )،أما اذا كان من اصدر الايصال "وكيل الشحن" ( *Forwaders* ) فانه قد يصدر سند شحن نقل مشترك. او ما يعرف بسند الشحن ( *Fiata combined bills of lading* ).(1)

ويلاحظ انه اذا صدر النوع الاخير من سندات الشحن ، فانه يعد مجرد ايصال لاستلام البضاعة ولا يؤدى وظيفة تمثيل البضاعة ، كما هو الحال فى سند الشحن الذى يصدره الناقل.(2)

بمجرد استلام الناقل للبضائع بالحاويات ، فان الالتزامات التقليدية التى تفرضها قواعد النقل البحرى ، من ضرورة العناية بالبضاعة، والمحافظة عليها، قد تسرى كقاعدة عامة على البضائع المنقولة بالحاويات وبالقدر الذى قدم فيه نظام النقل بالحاويات الجوانب الايجابية ، سواء كان ذلك بالنسبة للناقل او الشاحن .

إلا أن هناك صعوبات برزت مع استخدام هذه الوسيلة ، يعزوها بعض الشرّاح الى ان القواعد القانونية التى تحكم النقل البحرى قد تمت صياغتها فى وقت لم يعرف فيه نظام النقل بالحاويات .(3)

---

(1) (( C . M . Schmitthoff's . (1986) Export trade . P. 611 ))
(2) (( C . M . Schmitthoff's . (1986) Export trade . P. 580 ))
(3) (( Paul Todd . (1986) Modern Bills of loading . P. 107 Published by Collins professonal and technicals books London ))

وبالتالى ظهرت صعوبات فى جملة من المسائل نجمت عن استخدام الحاويات متى كانت العلاقة القانونية خاضعة لإتفاقية هيغ (*Hague*) عام 1924، او تعديلها هيغ فيزبى (*Hague Visby*) عام 1968 ، او الدول التى استقت احكام عقد النقل البحرى من تلك الاتفاقية ، كما هو حال القانون البحرى الليبى المعمول به حتى الآن .(1)

## 6.3 : الصعوبات التى نجمت عن إستخدام الحاويات :

ونتناول هذه المسائل التى اثارت صعوبات نتيجة استخدام الحاويات فى شىء من الايجاز .

### 6.3.1 : مسالة تحديد تبعة الهلاك حالة النقل بالحاويات :

النقل بالحاويات له آثار بالنسبة للبيوع الدولية ، والتى من بينها صعوبة تحديد الوقت الذى تنتقل فيه تبعة الهلاك وتسليم البضاعة ، ففى البيوع الدولية التقليدية للبضائع المنقولة بحرا مثل عقود *( FAS )* ، و*(F.O.B)* فوب، وسيف *( C.I.F )* ، و *( C and F )* سى اند اف.

وكما مر بنا عند دراسة هذه البيوع ، لاخلاف فى زمن انتقال تبعة الهلاك ، وتحديد النقطة الفاصلة لذلك ، والاستثناءات عليها .

الا انه فى حالة نقل البضاعة بواسطة الحاويات ، فان النقطة الفاصلة تكون ميناء الشحن، وفى عقد بيع الوصول تكون فى ميناء الوصول ، فقد يعد المكان الذى يكون الناقل او وكيله استلم عهدة البضاعة فيه هو النقطة الفاصلة فى انتقال تبعة الهلاك اوالتسليم ، وقد يكون المستودع الخاص بالحاويات على سبيل المثال .(2)

---

(1) (( د. الشرقاوى . " القانون البحرى الليبى " صفحة 351 ))
(2) (( C . M . Schmitthoff's . (1986) Export trade . P. 619 ))

### 6.3.2 : مسألة بيان نطاق مسؤولية الناقل حالة النقل بالحاويات :

بتحسس الفقرة (هـ) دلالة المادة الاولى من اتفاقية هيغ (*Hague*) عام 1924، او تعديلها هيغ فيزبى (*Hague Visby*) عام 1968 ، كذلك دلالة المادة 211 بحرى ليبى، نجد أن نطاق مسؤولية الناقل البحرى يبدأ من حين شحن البضاعة على متن السفينة الى حين تفريغها فى ميناء الوصول ولايكون الناقل مسؤولا خارج نطاق المرحلة البحرية .

والواقع العملى يشير الى ان الحاوية عادة ماتكون فى حيازة الناقل قبل اتمام عمليات الشحن على متن السفينة ، ولايدل بالضرورة وجود البضاعة فى حيازته قبل الشحن دليل على ابتداء مسؤوليته وفقا لدلالة المادة 211 بحرى ، او اتفاقية هيغ (*Hague*) عام 1924، وتعديلها هيغ فيزبى (*Hague Visby*) عام 1968، وتحديد فترة المسؤولية على هذا النحو يثير صعوبة عند خضوع عقد النقل البحرى لاحكام القانون البحرى الليبى ، كذلك الاتفاقية وتعديلهاعام 1968.

ولتفادى ذلك ، حاولت اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحرى 1978 والمعروفة باسم قواعد "هامبورغ " حلّ هذه المسالة ، وذلك بزيادة نطاق المسؤولية ، حيث تبدا مسؤولية الناقل من الوقت الذى تكون البضاعة فى عهدته بميناء الشحن الى الوقت الذى يقوم بتسليمها فى ميناء التفريغ .(1)

### 6.3.3 : مسألة بيان محتويات الحاوية :

يلتزم الناقل بناء على طلب الشاحن باصدار سند شحن يتضمن الكمية، او الوزن ، او العلامات ، والحالة الظاهرية للبضاعة ، دلالة المادة 200 بحرى ليبى .

كذلك الفقرة (3) من المادة الثالثة لإتفاقية هيغ(*Hague*) عام 1924 وتعديلها هيغ فيزبى (*Hague Visby*) عام 1968.

---

(1) (( انظر لرسالتنا المقدمة لجامعة ويلز ببريطانيا بعنوان " تاثير مسؤولية الناقل البحرى وفقا لاتفاقية هامبورغ على التأمين البحرى " للحصول على درجة الماجستير عام 1987 ))

ولئن كان الناقل ملزما بذلك ، إلا أن المشرع اعطاه امكانية ادراج تحفظات حول تلك البضاعة ، بشرط أن يتم ادراج تلك التحفظات فى سند الشحن متى قامت لديه اسباب معقولة .

هذا وتتوقف ممارسة الناقل لذلك الحق على عدم مقدرته على فحص البضاعة والتاكد من الكمية بالوسائل المعتادة ، كما اشرنا فى موضع آخر فإن بيان الحالة الظاهرية لايستوجب ان يقوم الناقل بفحص مجهرى لحالة البضاعة.(1)

والسؤال الذى اثير حول المعيار الذى يمكن تطبيقه عند فحص البضاعة المشحونة بحاوية ؟

يتمثل فى وجود عدة عوامل تحول دون تطبيق معيار واضح ودقيق والتى أهمها الآتى :

**6.3.3.1 : من يقوم بتعبئة الحاوية :**

اذا كانت الحاوية قد تم تعبئتها من قبل الشاحن ، فان المقصود هو " الوسيلة المعقولة " للكشف عن كمية البضاعة والذى يتحقق وقت تسليم البضاعة للناقل ، ومعيار فحص البضاعة يتوقف على حقيقة اخرى وهى ملكية الحاوية، فإذا تمت تعبئتها من قبل الشاحن وكان احد مستخدمى الناقل ، او تابعيه، او وكيله موجودا وقت التعبئة بالحاوية ، ولديه الفرصة للتاكد من البضاعة ، فلا يكون مقبولا من الناقل الادعاء بانه لم تكن لديه الوسيلة المعقولة لفحص البضاعة التى بالحاوية قبل اغلاقها .(2)

---

(1) (( Malcolm Clarke . (1988) Cantainers; Proof That Damage to goods Ocurred During Carriage . P. 67 Published by the international Commercial law series Volume - 1. International Carriage of goods : Some legal problems and possible solutions. edited by Schmitthoff .R M Good Centre fore Commercial law Studies .

(2) (( Scachar Y. (1978) Containers and Bills of lading as receipt . P. 39 Journal of manitim law and commerce ))

غير ان الامر يكون مختلفا اذا لم يكـن النـاقل ، او وكيلـه موجـودا اثنـاء تعبئة الحاوية ، او لم تكن لديـه الفرصـة لفحصـهـا والتـاكد مـن محتوياتهـا ، فهـل يملـك النـاقل فتـح الحاويـة للتـاكد مـن الكميـة ، والوحـدات او الطـرود الموجــودة بالحاوية ؟

إن إعادة فتح الحاوية يعد من الناحيـة التجاريـة غير مُجدى ، لان ذلـك يكلّف النـاقل وقتـا وجهـدا ومصـاريف ، كمـا انـه قد يتعذر معرفة العجـز فـى البضـاعة ، وبذلك تكون هناك اسـباب معقولـة امـام النـاقل لعدم فحـص البضـاعة وكميتها .

ولتفادى ما ينجم عن ذلك من صعوبات ، فان الناقل عادة ما يقوم بادخال عبـارات بسـند الشـحن تفيـد تحفظـه علـى الكميـة ، او العـدد للبضاعـة الموجـودة بالحاوية ، مثال : ' قيل : انه يحتوى " *Said to contain* " ، اوالـوزن والعـدد من قبل الشاحن .

ولتلـك التحفظـات اهميـة، رغـم اعـتراض الفقــه، علــى وجودهـا علــى ماسنرى، وقد برزت اهمية هذه التحفظـات بمـا عكسـته احكـام القضـاء المقـارن، والذى قضـى بان سند الشـحن يعـد بمثابـة ايصـال لعـدد أربعمائـة وسـبعة وثلاثيـن صندوقاً فى الحاوية ، ووجود عبارة " قيـل انـه يحتـوى " وعبـارة " تمـت التعبئـة بواسطة الشاحن " لايشكل قرينة على كمية البضاعة فى الحاوية .(1)

واذا كانت الحاوية قد تم تعبئتها من قبل الشاحن ، فانه فيما اسـتقر عليـه الفقه ، لايفترض ان البضاعة كما وصفت في سند الشـحن ، قد اسـتلمت مـن قبـل الناقل .(2)

---

(1) (( A.C.E Import Pty. Ltd V. Componhiad Nave Jacao Lloyd's Brasi Loiro (1988) Lloyd's Rep 206 ))

(2) (( Telley W. (1988) Marine cargo claim , Third Edition . P. 647 Published by int. Shipping Publication ))

وادراج مثل هذه العبارات ، بقدر ما تشكل تحفظا على البضاعة المشحونة بالحاوية فانه يشكل جانبا سلبيا للشاحن ، باعتبار ان هذه العبارة لها نفس تاثير عبارة "الوزن ، الكمية غير معروفة ".(1) ووجود هذه العبارات بدوره يضعف سند الشحن وقيمته، لذلك لايعترف الفقه فى فرنسا بوجود مثل هذه العبارات اذ يتعين على الناقل رفض الاشارة الىالكمية فى سندالشحن بالكامل .(2)

**6.3.3.2 : الحالة الظاهرية للبضاعة :**

يحق للشاحن أن يطلب من الناقل سند شحن نظيف ، وهو الذى يشير عادة الى ان البضاعة شحنت بحالة ظاهرية جيدة .(3)

ولئن كان التزام الناقل فى هذا الشان لا يتجاوز الحالة الظاهرية للبضاعة فقط وقت شحنها ولايلتزم ابعد من ذلك .(4) إلا أن الصعوبة ، تظهر عندما تكون البضاعة قد تمت تعبئتها من قبل الشاحن فى الحاوية فلا يلزم الناقل باعطاء سند شحن يحتوى على عبارة " الحالة الظاهرية للبضاعة جيدة " ما لم تكن لدية الفرصة لفحص حالتها الظاهرية .

وفى سبيل تحقيق ذلك ، يذهب جانب من الفقه ، الى ان من قام بتعبئة البضاعة وإغلاق الحاوية ، يتعين عليه اثبات ان البضاعة كانت بحالة جيدة وقت شحنها بغض النظر عن وصفها فى سند الشحن .

ويجب على الشاحن ان يثبت بأية وسيلة ، أن الحاوية قد تضررت اثناء وجودها فى عهدة الناقل أو أن الضرر قد وقع اثناء النقل البحرى .(5)

---

(1) (( Charley and Gils (1987) shipping Law. P. 246 . 8th Edition Published by pitman ))

(2) (( Dived Class and Cashmera (1989) introduction to law of carriage of goods . P. 252 ))

(3) (( Ivamy. (1989) Carriage of goods by sea . P . 85 ))

(4) (( Carver. (1982) Carriage of goods by sea . P. 82 - 83 Published by Steven . ))

(5) (( Dived A.Glass and Chris Cashommre (1989) Introduction to the law of carriage of goods . P. 252 ))

### 6.3.4 : مسالة التحديد القانونى لمسؤولية الناقل عن البضائع المشحونة بالحاويات :

يمكن للناقل كقاعدة عامة تحديد مسئوليته عن الفقد للوحدة او الطرد، بمبلغ مائة دينار ، ذلك ما لم يقم الشاحن بالافصاح عن نوع البضاعة ، وقيمتها وبيان جنسها ، وتم ادراج ذلك فى سند الشحن .

وصعوبة تحديد مفهوم الوحدة او الطرد احدى المشاكل التى برزت بإتفاقية هيغ التى استقى المشرع الليبى احكامه منها .

وبرزت تلك الصعوبة بشكل اكثر عند استخدام الحاوية ، وأُثير ما اذا كانت الحاوية ذاتها وحدة بكاملها ، ام ان البضاعة بداخلها تعدعلى اساس وحدات او طرود ؟.

فاذا كان سند الشحن قد تضمن عبارة تفيد " حاوية واحدة تحتوى على عدد خمسمائة جهاز مرئى " فان تحديد المسؤولية يتعلق بكل جهاز مرئى وليس بالحاوية .

غير ان الامر يختلف اذا كان سند الشحن يتضمن ما يفيد العبارة التالية " حاوية واحدة تحتوى على اجهزة مرئية " .

هذا وقد تضاربت احكام القضاء المقارن فيما يتعلق بتحديد مفهوم الطرد او الوحدة ، ففى قضية تتلخص وقائعها فى ان 299 بالة من الجلد تم شحنها داخل حاوية ، سلمت الى الناقل وتضمن سند الشحن عبارة " حاوية واحدة تحتوى على 299 *STC* بالة من الجلد " وعند تفريغ الحاوية فى الاماكن المعدة للتخزين فى نيويورك ، تبين وجود الحاوية ، دون البضاعة .

قام المرسل اليه برفع دعوى ضد الناقل ، وقد ذهبت المحكمة الى ان الاهمال من قبل الناقل كان سببا فى الخسارة ، ويكون مسؤولا عن كامل الشحنة وهى 299 طردا وليس طرداً واحداً .(1).

---

(1) (( Leather's Best inc v. Mormaclunx (1971) Lloyd's Rep 476 ))

وخلافا لذلك ، ذهبت احدى المحاكم ، الى ان سند الشحن لبضائع شحنت داخل حاوية ، تضمن عبارة " 350 اضافة الى الالات " ، تم شحنها داخل صناديق فى حاوية بواسطة وكيل الشاحن ، وتم نقلها من برلين الى هامبورغ برا ، ثم الى ميناء التفريغ بنيويورك ، وعند وصول الحاوية تم تخزينها بالميناء غير انه وقع كسرها وفقدت جميع محتوياتها .

وقد قضت محكمة اول درجة ، بان الناقل مسؤول عن البضاعة ، الا انه يحق له تحديد مسؤولية بـ 500 دولار ، لأن البضاعة تم شحنها بواسطة وكيل الشاحن ، وايدت محكمة الاستئناف ذلك ، وعللت ذلك ، بانه يتعين على الشاحنين ايجاد المبررات التى تبرر عدم اعتبار الحاوية طرداً .(1)

وعلى مايبدو ، فإن الصعوبة برزت لان معظم القواعد القانونية التى تحكم علاقات النقل البحرى مثل اتفاقية هيغ (*Hague*) عام 1924 وكذلك التشريعات التى تبنت احكامها ، ومنها القانون البحرى الليبى ، لم تتعرض لنظام النقل بالحاويات .

ويعد تعديل الفقرة (5) (جـ) المادة الرابعة من اتفاقية هيغ فيزبى (*Hague visby*) عام 1968. بمثابة محاولة لحل معضلة مفهوم الوحدة والطرد، متى كان سند الشحن يتضمن عدد الوحدات او الطرود ، والتعديل اعطى الاطراف الحرية فى تقرير ما اذا كانت الحاوية " وحدة او طرداً " ، او ان كل طرد داخل الحاوية يشكّل " وحدة او طرداً " .

ففى حالة الخسارة او التلف ، فانه يحسب على اساس الوزن ، ذلك ان تعديل اتفاقية هيغ فيزبى (*Hague Visby*) عام 1968 تبنى نظام (*S.D.R*) أى نظام سحب الاسعار المعروف "*Special drawing right*" بمعدل 666.7 او 25.02 للكيلو جرام .

---

(1) (( The Kulmer land. Case (1973) 2 Lloyd's Rep . 428 ))

## 6.3.5 : مسألة صلاحية الحاوية :

نصت المادة 212 بحرى ، على التزام الناقل قبل بدء السفر بالمسائل التالية :

1- ان يعد السفينة اعدادا حسنا لتكون صالحة للملاحة .

2- ان يجهّزها ويزودها بالمهمات والرجال و المؤن المناسبة .

3- ان ينظف ويهيئ العنابر والغرف الباردة والمبردة وسائر اقسام السفينة المعدة لشحن البضائع .

ولئن كانت الصلاحية للملاحة وتجهيز العنابر يقتصرعلى السفينة فقط إلا انه ينبغى ان تكون السفينة صالحة لاستقبال البضاعة ، وهو مايعرف إصطلاحاً ، بالملائمة لأستقبال البضائع " *Cargo worthiness* " وهذا الالتزام يفرض على الناقل التزاما بالعناية بالبضاعة، سواء كان سند الشحن خاضعا لدلالة من المادة 213 القانون البحرى الليبى،او لدلالة الفقرة (2) من المادة الثالثة من قواعد هيغ (*Hague*)عام 1924 وتعديلها هيغ فيزبى(*Hague Visby*) عام 1968.

وبخصوص التساؤل حول صلاحية الحاوية ذاتها يتعين التفرقة بين فرضين :

**الفرض الاول** : اذا قدمت الحاوية من قبل الشاحن ، فان جانبا من الفقه يذهب الى انه فى هذه الحالة يمكن اعتبار الحاوية جزءاً من البضاعة ، فاذا كانت الحاوية معيبة، فانه يعد من قبيل عدم كفاية التغليف او أى عيب او خلل بها، فان الناقل يعفى من المسؤولية .(1)

غير انه ، وان كان الامر كذلك ، الا ان هناك التزامات على عاتق الناقل بالعناية بالبضاعة المشحونة حتى وان كان قد تم تعبئتها من قبل الشاحن فعلى سبيل المثال، اذا تضمنت الحاوية المقدمة من الشاحن ما يفيد ان تزويدها بالكهرباء لغرض تبريدها من 110 إلى 120 فولت، وقام الناقل بتزويدها بكهرباء

---

(1) (( James Wong Kong kee. (1970) Containerisation. its legal implication P . 371 Malaya law Rep vol - 2 ))

السفينة وكانت من 220 الى 240 فولت . وترتب على ذلك احتراق اجهزة التبريد المنظمة للكهرباء، وادى ذلك بدوره الى تلف بالبضاعة بسبب عدم امكانية تبريدها، فان الناقل يكون مسؤولاعن ذلك .

**والفرض الثانى** : اذا كانت الحاوية مملوكة للناقل ، فهل يعدّ عدم صلاحيتها لاستلام البضاعة بمثابة عدم صلاحية السفينة لاستقبال البضاعة " *Cargo wothiness* " .

يذهب راى يؤيده القضاء ، الى ان الحاوية تعد احد العنابر الخارجية، وهى امتداد للسفينة ووفقاً لذلك فإن صلاحية الحاوية هى إمتداد لصلاحية السفينة .(1) فإن عدم صلاحية الحاوية يعد اخلالا بالتزام الناقل الوارد بالفقرة (3) من المادة الثالثة من اتفاقية هيغ (*Hague*)عام 1924 وتعديلها هيغ فيزبى(*Hague Visby*)عام 1968، التى توجب تزويد السفينة بالمعدات، غيرأن الحاوية تنفصل عن السفينة وأن أحكام المسؤولية فى القانون البحرى تسرى وفقاً للمادة 211 بحرى من حين شحن البضاعة على متن السفينة إلى حين تفريغها فى المكان المقصود .

**6.3.6 : مسألة شحن الحاوية على سطح السفينة :**

نتيجة لإستخدام الحاوية ، وطريقة تصميمها،واثره فى فراغات السفينة، فان الناقل يعمد الى الاستعاضة بسطح السفينة لتعويض الفاقد فى المساحات داخل العنابر .

وما لم يكن هناك اتفاق خاص ، فان الفقه والقضاء المقارن استقرا على ان شحن البضاعة على سطح السفينة يعد خرقا للعقد .(2)

ولاتسرى احكام المسؤولية الواردة فى المادة 211 من القانون البحرى الليبى ، وكذلك اتفاقية هيغ (*Hague*) عام 1924 وتعديلها هيغ فيزبى

---

**(1) (( James Wong Kong Kee . ( 1970) Containerisation . its legal implications . P. 368 Malaya - law Rep Vol. 12 . No. 2 ))**

**(2) (( Tetely . W (1978) Marine Cargo Claim's . P. 325 ))**

(*Hague Visby*) عـام 1968،علـى البضـائع المشـحونة علـى سطـح السفينـة ويترتب على ذلك ، خضـوع العقد لاحكام القواعـد العامة بالقـانون المدنى الليبى فيما لو وقع ضرر للحاوية او للبضائع التى بها .

وتبعـا لذلـك ، تكـون مسـؤولية النـاقل بتحقـق نتيجـة سـواء بالنسـبة لعـدم صلاحية الحاوية ، او نتيجة للضرر الذى يقع للبضاعة بالحاوية ، وإن كـان ذلـك يعكس جانبا ايجابيا للمصدّر اوالمستورد بالنسبة لطبيعة التزام الناقل فيمـا يتعلـق بالضرر للبضاعة المشحونة على السطح ، او بصـلاحيـة الحاويـة ذاتهـا ، " علـى فرض التسليم بصحة وجهه النظر القائلة بأنها إمتداد للسفينة " حيث يكون التزامه بتحقيق نتيجة ، خلافا لأحكام القانون البحرى الليبى .حيث يكون التزام الناقل فـى هذا الشأن التزاما ببذل الهمة وليس بتحقيق نتيجـة ، كمـا هـو الحـال عند سريان القواعد العامة .

إلا أن هناك جوانب سلبية للمصدّر أوالمستورد ، إذ أن النـاقل يمكنـه أن يتحلل من المسؤولية بإدراج شرط يفيد بعدم مسؤوليته عن عدم صلاحية الحاوية، أو الضررالذى يقع للبضاعة ، سواء كان ذلك العيب ناشئاً عن الناقل، أو عن أحد مستخدميه، إستناداً لدلالة الفقرة (2) من المادة 220 من القانون المدنى الليبى .

كما أن نقل الحاوية على السطح له آثار سلبية بالنسبة للمستورد ، إذ أنـه فى حالة عقد البيـع ( *C.I.F* ) لايمكـن للمسـتورد مطالبـة المؤمّـن ، وذلـك لعـدم إمكانية الإفصاح عن ان البضاعة قد شحنت على السطح ، خصوصا وأن المؤمن يمكنه ان يحتج فى مواجهة المؤمن له ، وكذلك من ظُهّرت له الوثيقة . (1)

### 6.3.7 : مسألة الحاويات المثلجـة :

لاشـك فـى ان الحـاويات بشكـل عـام قـد سـاهمت ، كمـا اشـرنا فـى سرعة انتقال البضاعـة وتوفير الوقت ، وكذلك ساهم نظـام النقل بهـذه الوسيلة فى ايجاد انمـاط معينـة من الحـاويات ، فمنهـا المـاديـة التـى تنقـل البضـائـع العـادية ،

---

(1) (( James Wong Kong Kee . (1970) Containersation its. legal implication . P. 375 malaya - law Rep. Vol - 12 No. 2 ))

ومنها حاويات ذات طبيعة خاصة تحتوى على انظمة تناسب البضاعة المشحونة والتى تحتاج إلى برودة أو تدفئة ، فالحاويات المثلجة ساهمت بدورها فى زيادة انتقال بضائع كانت فى السابق تتطلب سفنا ذات مواصفات معينة لكى تنقلها .

فالحاويات المثلجة بدورها تعددت أنواعها ، فمنها النوع الذى يحتوى على أجهزة تبريد ذاتية داخل الحاوية ، وهذا النوع لايفضل إستعماله بسبب إرتفاع أسعاره ، كما أن هناك صعوبة فى تحديد مدة النقل ، الأمر الذى يخشى معه فشل المحرك الخاص بالتبريد .

وهناك نوع آخر، توجد به اجهزة تبريد تعتمد على تزويد كهربائى من السفينة ، ونتيجة لزيادة وتطور النقل بالحاويات، تم ايجاد نظام معين يتمثل فى تبريد العنابر مركزيا، وتبقى الحاويات بفعل هذا التبريد فى درجة منخفضة، ولهذه الطريقة فوائد عديدة بالنسبة للحاويات، إذ لاتتم المراقبة او التاكد من تبريد الحاويات بشكل منفرد، وانما يساعد التبريد المركزى على توفير وقت وجهد له اثره من الناحية الاقتصادية .

غير انه عند تفريغ الحاوية من السفينة ، ومالم يتم التسليم فى مدة محددة أو معينة فقد تؤثر حرارة الجو على محتويات البضاعة ، وقد يتعذر على الحاوية المثلجة الاعتماد على مقدرتها الذاتية فى الاحتفاظ بدرجة البرودة المطلوبة ، مالم تزود بالكهرباء لإستمرار درجة التبريد المطلوبة .(1)

لأن التزام الناقل بتهيئة العنابر المبردة ، واجهزة التبريد، وكافة أقسام السفينة ، يفترض معه ان تكون صالحة لاستقبال البضاعة ، كما لو كانت لحوما مجمدة ، فانه يكون مسؤولا متى كانت السفينة غير معدة لاستقبال مثل تلك البضاعة .(2)

---

(1) (( J . E . Bannister (1973) 74 containerisation and marine insurance P. 463 at . P. 479 . Journal of maritime law and commerce ))

(2) (( J.F.Wilson (1988) carriage of goods by sea . P. 14 Published by pitman ))

والأمر لايكون مثار خلاف امام صراحة الفقرة الثانية من المادة 212 من القانون البحرى الليبى إذا كان الأمر يتعلق بالسفينة ، إلا أن استخدام الحاويات افرز آلية وآثاراً تستوجب تحديد إطار المسؤولية حول نطاق التزام الناقل ، خصوصاً بالنسبة للحاويات المثلجة ، نبرزها على النحو التالى :

**6.3.7.1 - نوعية الحاوية** ، وما اذا كانت مزودة باجهزة تبريد ذاتية دون الإعتماد على السفينة، وما اذا كانت بها اجهزة تبريد وتحتاج إلى تزويد بالكهرباء من السفينة ، او أن السفينة مزودة بتكييف مركزى لغرض تبريد الحاويات فى الحالة الاخيرة تعتمدعليها الحاوية طوال الرحلة .

**6.3.7.2 - ملكية الحاوية** ، اذا كانت الحاوية مملوكة للشاحن ، وكانت مزودة باجهزة ذاتية ، فإن العطل الذى يحدث لها بسبب عيب ذاتى ، قد يكون مسؤولية الشاحن ، إلا أنه متى كان العطل ناجماً عن عدم تزويد الحاوية بالكهرباء ، فانه لايمكن فيما يذهب اليه الفقه، ان يصنّف بأنه خطأ فى ادارة السفينة، او خطأ طبيعى يعفي الناقل من المسؤولية، بل يعد جزءا من التزام الناقل بالعناية بالبضاعة التى فى عهدته .(1)

**6.3.7.3 - الفترة الزمنية** ، التى يكون فيها الناقل مسؤولا عن الحاوية المثلجة فاذا كانت الحاوية كما أوردنا فى مثالنا السابق تتطلب وجود كهرباء 110 - 120 فولت وكانت السفينة مزودة بقوة كهربائية 220 -240 فولت ، وقام الناقل بتزويد الحاوية بالكهرباء 220 فولت واحترقت اجهزة التبريد ، فإن الناقل يكون مسؤولا عن ذلك .

وبيان اطار المسؤولية ونطاق التزام الناقل حالة النقل بالحاويات المثلجة تظهر معه الصعوبات التالية :

**(أ):الإطار العام لالتزام الناقل بالعناية بالبضاعة** : " إذا ما سلمنا بما يذهب إليه جانب من الفقه ، من أن الحاوية هى امتداد للسفينة " ، وأنها جزء منها ، وأنها

---

(1) (( **Kurt Gronfors . (1967) Container transport and the Hague Rules. P. 301. Journal of Business law** ))

عبارة عن إحدى العنابر الخارجية للسفينة شانها فى ذلك شان القاطرة التى تقوم بقطر السفينة ، إذ تعتبر مجرد آلة تابعة للسفينة أثناء القطر ، فإن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار التى تقع للبضاعة .(1)

**(ب) : طبيعة الإلتزام** : ترتيباً على المسألة الاولى ، فإن مسؤولية الناقل عن صلاحية السفينة فقرات ( 1 ) و ( 2 ) و ( 3 ) دلالة المادة 212 وتزويدها بالمهمات وتهيئة العنابر يتحدد نطاقها بطبيعة الالتزام " بذل الهمة " كما أنها تكون " قبل بدء السفر " ولاتتجاوز ذلك .

فإذا كان الناقل قد اكتشف عيباً فى الحاوية و التى ــ تعد جزءاً من السفينة ـ فإن له أن يتخلص من المسؤولية ، متى أثبت أن ذلك كان عيباً خفيا لايمكن اكتشافة بمجرد الفحص العادى قبل بدء السفر، وأنه قد بذل الهمة المطلوبة فى ذلك ، وحتى يستفيد الناقل من وجود عيب خفى يتعين عليه اثبات كيفية وقوع الضرر للبضاعة ، وأن الضرر كان بسبب عيب خفى لايمكن إكتشافه بمجرد بذل الهمة ، وذلك ليس فقط للسفينة بل عليه أن يثبت بواسطة مستندات الصيانة أو إصلاح وحدة التبريد بالحاوية .(2)

**(جـ) : نطاق الألتزام** : الذى يكون فيه الحاوية فى عهدة الناقل إتساقاً مع الفرضية القائلة : بأن الحاوية إمتداد للسفينة فهل يتحقق الالتزام فى حالة عقد البيع ( *F.O.B* ) بمجرد وضع البضاعة فى الحاوية قبل شحنها ، أوبصدور سند الشحن ، والذى يفيد بأن البضاعة قد شحنت ؟ (3)

والإجابة تتمثل فى أن إطار الالتزام ونطاق المسؤولية من جانب اخر يحددهما عقد النقل ، فاذا كان العقد خاضعاً لأحكام القانون البحرى ، فانه، طبقا

---

**(1) (( Kurt Gronfors (1967) container transport and the Hague Rules P . 298. Journal of Business law ))**
**(2) (( R.C . Spring all (1987 ) The transport of goods in refrigerated container at . P. 223 . Lloyd's Martime and commerce law ))**
**(3) (( Gronfors . K. (1967) Container transport and the Hague rule P. 282 . J.B.L ))**

لدلالة المادة 211 بحرى ، كذلك فقرة (هـ) المادة الأولى من اتفاقية هيغ (*Hague*) عام 1924 وتعديلها هيغ فيزبى (*Hague Visby*) عام 1968، فإن مسؤولية الناقل تبدأ من حين شحن البضاعة على متن السفينة التى تغطى الرحلة البحرية .

وإذا كان هناك عيب أو عطل فى الحاوية المثلجة قبل شحنها، أو فى حالة التفريغ ، فإن سند الشحن ، مالم يتفق الأطراف على خلاف ذلك ، يتضمن إنتهاء مسؤولية الناقل بمجرد تفريغ البضاعة ، وفقاً لدلالة المادة 211 بحرى او اتفاقية هيغ فيزبى (*Hague Visby*) عام 1968 .

على ان هناك من يرى، بانه فى حالة النقل بالحاويات المثلجة تمتد مسؤولية الناقل بصفته " مودعاً لديه " إلى العناية بالبضاعة حتى التسليم سواء كانت فى عهدته أو عهدة مستخدميه ، وينبغى على الناقل تزويد الحاوية بالكهرباء المطلوبة ومراقبة درجة البرودة ، وذلك لضمان عدم فشل أدوات التبريد بالحاوية ، وبالتالى عدم حدوث ضرر للبضاعة. (1)

وفرض التزام الناقل بذلك يكون مقبولاً وملائماً متى كانت موانى التفريغ بها مخازن مبردة ، وتمكن الناقل من تحقيق ذلك الالتزام ، إلا أنه فى ظل انعدام الإمكانيات أو إذا كان القانون قد أناط أمر تسليم البضاعة لجهة معينة ، ويُلزم الناقل بتسليم البضاعة لها ، كما هو الحال بالموانى الليبية ، حيث يتعين على الناقل تسليم البضاعة لجهة معينة ، أناط بها القانون مسؤولية التفريغ ولايملك رفض ذلك . وهو ما أكدته المحكمة العليا فى أكثر من مرة بقولها : " لما كان قانون الموانى رقم 81-71 نص على ان تسرى اللوائح المعمول بها عند صدوره إلى أن تصدر لوائح جديدة تنفيذا له وقد نصت اللائحة 227 لسنة 53 على أن المصلحة تبدأ مسؤوليتها حالما تنقل البضائع من رافعة السفينة، او تسلم من الصندل ولاتنتهى المسؤولية الا بتسليم البضاعة طبقا لتعليمات المرسل

---

(1) (( R.C Spring all . (1987) The transport of goods refrigerated containers . P. 224 Lloyd's maritime law and commerce ))

اليه، – ومادامت هى التى تقوم بعملية التفريغ والنقل للمخازن ، ولايحق لاحد غيرها ان يباشر شيئا من ذلك ولاحتى الصعود الى الباخرة الا باذن خاص منها، فانها تكون نائبة عن أصحاب الشأن فى هذه العمليات ، ومسؤولة عما يقع من موظفيها، وعمالها من أخطاء يترتب عنها ضرر، ويكون الحكم المطعون فيه قد التزم بهذا النظر ، واعتبر مؤسسة الموانى والمنائر نائبة عن أصحاب الشأن نيابة قانونية ، ومسؤولة فى حدود نيابتها فانه يكون قد أصاب وجه القانون ولم يقع فى مخالفة " . (1)

وهذا ما تقوم به إحدى الشركات المتخصصة ، والتى أنشئت بموجب القانون رقم 21 لسنة 1985 ، حيث تقوم بالشحن والتفريغ والتخزين ، وذهبت أيضاً إلى " أن مقتضى نص لائحة الميناء رقم 227 بشأن أعمال الشحن الصادرة فى 25 ـ 10 لسنة 52 " أن مصلحة الموانى والمنائر، مسؤولة عن البضائع التى يتم استيرادها عن طريق الموانى البحرية التابعة لها، ويتعين عليها تسليمها طبقا للتعليمات التى ترد اليها من المرسل لتلك البضاعة أو من المرسل اليه، ولاتبرأ ذمتها من هذه المسؤواية إلا إذا قامت بتسليمها لمن هو مكلّف باستلامها، حسب التعليمات المشار اليها، وذلك بقطع النظر عن المالك الحقيقى للبضاعة...". (2)

ولعل الاتجاه القضائى له ما يبرره فى انتهاء مسؤولية الناقل عند تفريغ البضاعة اتساقا مع ما استقرت عليه فى شأن المسؤولية من انها بماعبّرت عنه فى أحد أحكامها بأنها " تبقى هذه المسؤولية فى عنق الناقل البحرى إبتداء من شحن البضاعة إلى حين تفريغها فى ميناء الوصول وهذه الفترة هى المرحلة البحرية ... ". (3)

---

(1) (( طعن مدنى رقم 22 / 21 ق . العدد 3 . السنة الثانية عشرة . صفحة 197 ))

(2) (( طعن مدنى رقم 22 / 20 ق . العدد 4 . السنة الحادية عشرة . صفحة 62 ))

(3) (( طعن مدنى رقم 42 / 26 ق . العدد 1 . السنة التاسعة عشرة . صفحة 55 ))

كما أن ذلك بدوره إنعكاس لدلالة المادة 211 بحرى فيما يتعلق بنطاق مسؤولية الناقل البحرى .

وترتيباً على ذلك ، فإنه فى إطار هذا التوجه القضائى، لايكون الناقل مسؤولاً عن الحاويات بمجرد تفريغها، حيث أناط القانون بجهة اخرى تولى التفريغ والتخزين .

اذاً فإن إستخدام وسيلة النقل بالحاويات أثرت على تطور النقل بتجارة التصدير والإستيراد ، وكما أبرزت جوانب إيجابية عكست استفادة للناقل، والمصدر والمستورد والمؤمن والمصارف ، إلا أنها أثارت مسائل قانونية ذات آثار مهمة على النحو الذى أوردناه فى هذا الفصل .

# الفصل السابع

## التأمين فى عقود التصدير والإستيراد

# الفصل السابع

## التأمين فى عقود التصدير والإستيراد

لاشك فى أن للتأمين دوراً ، فى تسهيل آلية التجارة الدولية ، ففى حالة الاستيراد والتصدير ، تعد وثيقة التأمين ضمانا للتاجر بما توفره له من حماية، تمكنه من تنفيذ التزاماته ، وبما تبعد عنه من المخاطر ، الأمر الذى بدوره يؤدى إلى تشجيع التجارة الدولية . (1)

ولما كان انتقال السلع هو انتقال للاموال ، فإن تفادى الأخطار التى قد تتعرض لها تلك الاموال ، يقتضى اللجوء الى التأمين لمواجهة آثار تبعة الهلاك لذا فإنه من العسير ان تجد عقد بيع دولى دون تغطية تأمينية .

ونوع التغطية التأمينية يتوقف الى حد كبير على نوع عقد البيع ، فقد يكون مسؤولية البائع او المشترى ، على نحو ما مر بنا ، باعتبار ان زمن انتقال الملكية، وانتقال تبعة الهلاك ، وشروط العقد امر مهم بالنسبة للمستورد والمصدر. (2)

ولئن كانت معرفة شروط التغطية التأمينية اكثر اهمية ، فإن هناك جملة من المبادئ التى يتعين معرفتها من قبل المشتغلين بتجارة التصدير والإستيراد ، ولكونها تشكل مبادئ اساسية نعرضها فى شيء من الايجاز :

1- المصلحة التأمينية . 2- تقديم البيانات عن الخطر المؤمن .

3- شكل الوثيقة . 4- أنواع الوثائق . 5- مبدأ الحلول .

---

(1) (( احمد شكرى الحكيم . (1971) " التأمين و إعادة التأمين فى اقتصاديات الدول النامية " . صفحة 29 ، الناشر مكتبة الانجلو المصرية ))

(2) (( انظر الفصل الثانى والثالث ـ عقد *C.I.F , F.O.B* ))

7.1 : المصلحة التأمينية :

نصت المادة 749 مدنى على أنه (( يكون محلاً للتأمين كل من له مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من عدم وقوع خطر معين )) .

وما لم تكن تلك المصلحة مخالفة للنظام العام ، فإن المصلحة التأمينية تتوفر لكل من لديه مصلحة اقتصادية ، فمالك البضاعة يجوز له التأمين لمواجهة الخطر الذى قد تتعرض له بضاعته ، لأنه مالك لها ويتأثر مباشرة بفقدها .

ويتوقف وجود المصلحة التأمينية على نوع العقد ، ففى حالة عقد البيع (( سيف *C.I.F* )) ، وبمجرد تسليم سندات الشحن ، يكون للمشترى الحق فى رفع الدعوى وفقاً للوثيقة المحالة اليه (باعتباره محالا إليه) لوكان بدون مصلحة تأمينية وقت الخسارة . (1)

كذلك فى حالة البيع فوب (*F.O.B*) فإن مسؤولية البائع تنتهى بمجرد وضع البضاعةعلى متن السفينة.(2) حيث تكون تبعة الهلاك على المشترى، لذلك يسعىالى ايجاد تغطية تأمينية، فالمشترى مالم يوجد اتفاق يخالف ذلك له مصلحة تأمينية. (3) بعد انتهاء التسليم وفقاً لهذا النوع من التعاقد ، لأنه له حق قانونى ، وليس فقط مجرد تبعة الخطر ، حتى لو كان سند الشحن قد صدر بأمر البائع . (4)

---

(1) (( Joseph Bockrath . (1977) "Insurable Interest in maritime Law" Journal of maritime law and Commerce . P. 247 ))

(2) (( يرى انه متى تم البيع وفقاً لبيع فوب (*F.O.B*) فان للبائع مصلحة تأمينية ، حتى تتجاوز البضاعة حافة السفينة )) .

(3) (( قد يكون صحيحاً متى تضمن سند الشحن شرطا بنقل تبعة الهلاك الى المشترى مثل ، التسليم وفقاً لبيع فوب (*F.O.B*) )) .

(4) (( Joseph Bockrath. (1977) " Insurable interest in maritime law " . P. 247 Journal of maritime law and Commerce ))

فى حالة عقد البيع " *C and F* " فإن البائع يحتاج إلى حماية تأمينية ، اذا تعرض لأخطار قبل لحظة تسليم المشترى للمستندات وانتقال ملكية البضاعة. (1)

وبذلك تكون له مصلحة تأمينية. (2)

وفيما يبدو أن هناك علاقة بين انتقال الملكية والمصلحة التأمينية ، فقد استقر القضاء المقارن ، فى قضية تتلخص وقائعها بأن يختا تم شراوه من النرويج ، على أن تبعة الهلاك لا تنتقل حتى وصول اليخت إلى لندن ، وقام المشترى بإبرام وثيقة تأمين ، وقد قام المؤمن له بمطالبة المؤمن ، عن الأضرار التى تعرّض لها اليخت نتيجة جنوحه ، غير أن المؤمن طلب استرجاع المبلغ الذى قام بدفعه للمؤمن له عن الأضرار التى وقعت لليخت أثناء رحلته من النرويج الى لندن باعتبار أنه لاتوجد مصلحة تأمينية له ، ما دامت ملكية اليخت لم تنتقل إليه وقضت المحكمة لصالح المؤمن تأسيساً على ذلك. (3)

كما أنه يمكن القول ، بوجود مصلحة تأمينية ، عند انتقال البضاعة بالكامل وعلى ذلك يذهب الفقه مسترشداً بالقضاء المقارن ، إلى أنه اذا اشترط المشترى أن الملكية تنتقل فقط عندما يتم شحن البضاعة بالكامل ، فإن شحن ثلاث أرباع البضاعة ، لايعنى بأن الملكية قد انتقلت إلى المشترى ، وبالتالى لاتوجد له مصلحة تأمينية ، إذا كانت الشحنة قد غرقت .

ولئن كان الأمر يعكس وضوحاً بالنسبة لإرتباط المصلحة التأمينية بالملكية، الا أنه بتحسس دلالة نص المادة 749 مدنى ، من انه يعد محلاً للتأمين كل من له مصلحة اقتصادية مشروعة تعود عليه من عدم وقوع خطر معين ، فالصياغة تمثل إطاراًعاما يمكن أن يشمل كل من تعود له مصلحة اقتصادية مشروعة تعود

---

(1) (( أحمد شكرى الحكيم - تأمين و اعادة التأمين صفحة 30 ))

(2) (( بعض التشريعات توقع على البائع التزاماً باخطار المشترى بإبرام عقد بيع فى حالة وجود نقل بحرى، ويترتب على إخلاله بذلك انتقال تبعة الهلاك - مادة 32 - قانون البيع الانجليزى . 1979 ))

(3) (( Piper . V . Royal Exchange Assurance . (1932) 44 . Llyods law list Rep . P. 103 Anderson . V . Moric "1876" . 3 Asp . 1 . 290 ))

على الشخص من عدم وقوع الخطر.غير ان هناك مصالح اخرى لاترتبط بالملكية كالمستأجر مثلاً . (1)

كذلك الامر بالنسبة للدائن المرتهن ، فلو قام مصرفٌ ما بتقديم مبالغ مالية للمستفيد مقابل رهن البضاعة، فهل للمصرف باعتباره دائنا مرتهنا مصلحة تأمينية، بمعنى هل يمكن له كدائن لمالك البضاعة ان يؤمن على تلك البضاعة المشحونة، فإذا لم يوفِ مدينهم يحصلون فى حدود مبلغ التأمين .

ويرى البعض ان هناك خلافاً بين الفقه والقضاء حول هذه المسألة ، حيث يفرّق جانب من الفقه، بين الدائن صاحب الحق العينى، ( الراهن والدائن العادى ) فالأول لا يكون له حق التأمين ، اذ انه يتوافر لدى الدائن عنصر إمتياز يخوّله الاعتماد على أى عنصر من هذه العناصر الخاصة بذمة المدين ، وهو البضاعة المشحونة ، على عكس حالة الدائن العادى ، فإنه وفقاً لما يذهب إليه الشرّاح لايحق له الاعتماد على عنصر محدد من عناصر ذمة مدينه ، ولكن له أن يعوّل على استيفاء دينه من كل أموال مدينه. (2) غير أن هناك رأياً ، يرى بعدم أحقية الدائن المرتهن او الدائن العادى ، فى أن يعقد تأميناً على البضاعة لحساب نفسه ، وذلك ان حقه مضمون بكل ثروة المدين، فله أن يرجع إلى العناصرالاخرى اذا كان هناك عنصر معين. (3)

وهذا الرأى المخالف لايجد قبولاً لدى جانب آخر من الفقه ، باعتبار أن الدائن وإذا كان عادياً له أن يعقد التأمين لحساب نفسه على البضاعة لأنه يشكل عناصر ذمة المدين ، إذ انه بفقدان البضاعة عن طريق الضرر ، فإنها بدورها تؤثر فى قدرة المدين على تسديد التزاماته ، لذلك تظهر للدائن مصلحة تأمينية فوجود

---

(1) (( Schorly and Giles . (1988) Shipping law . P. 512 Puplished pitnam . London ))

(2) (( المستأجر مثلاً ، لديه مصلحة مشروعة فى وصول البضاعة ، باعتباره مسؤولا ، لذا يذهب الفقه إلى أن لديه مصلحة تأمين ))

(3) (( د. على حسن يونس . " القانون البحرى " . صفحة 403 ، 404 . الناشر دار الفكر العربى ))

مصلحة اقتصادية مبرر كافٍ لإبرام عقد تأمين ، هو معيار يتسع للدائن العادى الذى تكون له مصلحة اقتصادية فى تفادى الخطر الذى له آثاره على أحد العناصر التى تتكون منها ذمة المدين . (1)

هذا ولم يترك المشرّع الانجليزى ، مسألة الدائن المرتهن للتأويل ، بل أفرد نصاً يجيز للدائن المرتهن ، إبرام التأمين ، فقد نصت المادة 14 من قانون التأمين لسنة (1906) بأن للدائن المرتهن مصلحة تأمينية للعين المؤمنة ، وله أن يؤمن، إلا أنه لايسترد إلا قيمة الدين المرهون. (2) لو سلمنا جدلاً بأنه فى ضوء صياغة المادة 749 ، بأنه يمكن للمصرف وفقاً لنص المادة 236 تجارى والتى توجب على المصرف القيام بالتأمين لمصلحة الراهن فلو قام المصرف بالتأمين على البضاعة المرهونة ، فإن هناك سؤالاً بخصوص البضاعة التى قد تضررت بالكامل ، والتى سيطلب المؤمن إعمالا لشروط التخلى عنها فى حالة الخسارة الممكنة والكلية ، فهل يملك المصرف باعتباره دائناً مرتهناً التصرف بالبضاعة ؟

القاعدة العامة ، إنه لايجوز للدائن المرتهن التصرف بالشىء المرهون،لأن حقه لايستند إلى ملكية البضاعة ، ولذلك فإن القول بأن للدائن المرتهن مصلحة تأمينية أمر لايخلو من صعوبة .

وقد تضمنت الشروط (أ) (ب) (ج) بالشرط (11) المتعلق بالمصلحة التأمينية ، أنه وللحصول على تعويض ، ينبغى أن تكون للمؤمن له مصلحة تأمينية فى الشىء المؤمن عليه ، وقت تحقق الخسارة ، ويمكن للمؤمن له الحصول على تعويض ، حتى وإن كانت تلك الخسارة قد تحققت قبل ابرام عقد التأمين ، شريطة ألاّ يعلم المؤمن له أو تابعوه بتلك الخسارة. (3)

---

(1) (( على حسن يونس . " القانون البحرى " . صفحة 401 ))
(2) (( Shorloy and Giles . (1988) shipping law . P. 512 ))
(3) (( شرط 11 فقرة 2 الشروط العهدية الجديدة ))

## 7.2 : تقديم البيانات :

عقد التأمين، يستوجب حسن النية كبقية العقود ، وإن كان بعض الشرّاح يضيف أن عقد التأمين يتطلب درجة عالية من الثقة اكثر من الثقة المعتادة . (1)

اذ يتعين على المؤمن له تقديم البيانات المتعلقة بالخطر بشكل كاف، فمثلاً: إذا لم يقدم المؤمن له بيانات عن البضاعة المراد استيرادها ، او تصديرها ، بشكل كاف وواضح ، فإذا لم يقدم المؤمن له البيانات الصحيحة فإنه يكون قد اخل بالتزامه ويحق للمؤمن إذا ماثبت له ذلك فسخ العقد . (2)

وتقديم البيانات يعتبر من المسائل الجوهرية ، ويتعين على المؤمن له تقديمها للمؤمن قبل انعقاد العقد ، لأن فى ذلك ما يبرره بالنسبة للمؤمن، ليس فى تحديد قسط التأمين فقط بل فى قبول الخطر أو رفضه .

غير أن المؤمن له لايلتزم بتقديم بيانات كان من المفترض أن يكون المؤمن ملماً بها ولاحاجة للمؤمن له أن يقدم البيانات التى تشير الى الظروف التى تقلل من الخطر ، أو اية ظروف يفترض ان تكون معلومة للمؤمن .

وواجب الإفصاح عن البيانات الخاصة بالبضاعة ، ينبغى ان يتم بشكل واضح ، ويتعين على المصدر او المستورد ، متى كان مؤمناً له ، أن يقوم بوصف البضاعة بشكل لايحتمل التأويل ، فإذا كانت البيانات غير واضحة ، فإن ذلك يعد تضليلاً يعطى المؤمن الحق فى فسخ عقد التأمين .

ولعل ما يواجه المصدر أو المستورد عن طبيعة البيانات التى ينبغى تقديمها عدم وجود معيار محدد عن حجم البيانات ونوعيتها ، ولكن إذا كان هناك مبرر من جانب المؤمن له ، بيان طبيعة البضاعة ، فإن الفقه يذهب إلى أنه يتعين على المؤمن

---

(1) (( Shorly and Giles Shipping law . P 524 ))

(2) (( د. عبد الرازق أحمد السنهورى . (1964) " عقود الغرر وعقد التأمين ". الجزء السابع .صفحة 1276 – 1277 . الناشر دار النهضة العربية ))

له أن يفصح عن ذلك ، إذا كانت البضاعة ذات طبيعة خاصة أو خطرة . (1)

ولتفادى اية نتائج سلبية عن عدم الإفصاح فقد يتفق المؤمن مع المؤمن له على شروط استمرار التغطية .

**7.3 : شكل الوثيقة :**

توجدعلاقة بين وثيقة التأمين وبين المستندات الخاصة بالشحن،وهذه المستندات متكاملة لها دورفى آلية التجارة الدولية،ولما كان سند الشحن يمثل قيمة البضاعة.(2) فإنه ينتقل من البائع إلى المشترى متى شاء ذلك ، ويترتب على انتقاله ، إنتقال الحق القانونى للبضاعة وانتقال وثيقة التأمين لكونها من مستندات الشحن ، وكما هو الحال فى عقد البيع $(C.I.F)$ .

ويعد من انتقلت اليه وثيقة التأمين بمثابة المؤمن له، ذلك أن الوثيقة فى رأى البعض أشبه ماتكون بأداة ائتمان، وأنها تتضمن تقرير حق المؤمن له فى الحصول على تعويض متى تحقق الخطر المؤمن منه، فله أن ينقلها للغير إذا شاء ، غير أنه، وإن كان له ذلك الحق ، كقاعدة عامة ، إلا أن ممارسة هذا الحق من قبل المؤمن له يتوقف الى حد كبير على شكل الوثيقة فقد تصدر اسمية ، أو لإذن او لأمر او لحامله على النحو التالى بيانه .

**7.3.1 : الوثيقة الاسمية :**

وهى الوثيقة التى تصدر باسم المؤمن له ، ومتى كانت كذلك ، فان انتقالها لايتم الا بالطرق المقررة بالقانون المدنى . (3)

ولما كان انتقال الوثيقة بهذا الشكل بمثابة حوالة حق ، فإنه وفقاً لدلالة المادة 290 مدنى لايشترط رضاء المدين ، انعقاد حوالة ، وإن كان يتعين ربط نفاذها

---

(1) (( C . M . Schmitthoff's. (1986) Import and Export trade . P. 504 ))
(2) (( Ivamy . Carriage of goods by sea . P. 81 ))
(3) (( د. على جمال الدين عوض . " القانون البحرى " . صفحة 1367 ))

بقبولها ، بشرط أن يكون ذلك على يد محضر. (1) إذ لايكفى حصول التنازل بين المؤمن له والغير ، بل يجب ،ضرورة الحصول على موافقة المؤمن على ذلك التنازل كتابةً .

وللمؤمن فى حالة الوثيقة الاسمية ، مواجهة المحال له بكافة الدفوع التى يكون له حق التمسك بها فى مواجهة المؤمن له ، ويكون المحال له ، اى من انتقلت اليه البضاعة المؤمنة له .

### 7.3.2 : الوثيقة لأذن او لأمر :

قد تصدر الوثيقة لإذن او لأمر المؤمن له ، وانتقال مثل تلك الوثيقة يتم عن طريق التظهير مع سندات الشحن ، والتى قد صدرت لإذن او لأمر ، ويبرز مثل هذا النوع من الوثائق ، عندما يرغب اصحاب البضائع بيعها قبل وصولها الى ميناء الوصول ، لذلك تكون اكثر يسراً للبائع او للمشترى . ولما كانت عمليات التأمين خصوصاً فى البيوع الدولية فى الأصل أعمالا تجارية وتخضع لأحكام القانون التجارية . (2) ولما كان التظهير من المسائل المتعلقة بالأوراق التجارية فإن انتقال الوثيقة فيما يراه جانب من الفقه ، يكون بتظهيرها طبقاً لقواعد الكمبيالة . (3)

ولكن هل تسرى قاعدة تطهير الدفوع المقررة ، بالقانون التجارى،على وثائق التأمين ؟ بحيث يمكن من ظهرت له اية وثيقة ان يرفض اى دفع من المؤمن؟.

انقسم الفقه بشأن هذه المسألة ، فهناك من يذهب إلى أنه ( للمؤمن أن يتمسك قبل حامل الوثيقة لو كانت اذنية او لحاملها ، بكافة الدفوع التى يكون له أن يتمسك بها قبل المؤمن له الأصلى ، ذلك لأن قاعدة عدم جواز الاحتجاج بالدفوع ، على الحامل حسن النية ، خاصة بالأوراق التجارية ، وليست وثيقة التأمين من قبيل

---

(1) (( د. السنهورى . (1973) . "الحوالة والأنقضاء " .الجزء الثالث . صفحة 476 . الناشر .دار إحياء التراث العربى - بيروت ))

(2) (( المادة (5) الفقرة (13) من القانون التجارى ))

(3) (( د. على جمال الدين عوض . " القانون البحرى " . صفحة 367 ))

هذه الاوراق ، لأن اشتمال وثيقة التأمين على شروط الإذن أو لحامله انما يقصد به التعديل في الشكل الذى تتم به حوالة الحق لا التعديل فى أحكامها ، ومن ثم يجوز للمؤمن أن يدفع فى مواجهة الحامل ، ببطلان عقد التأمين ، بسبب كتمان المؤمن له او تقديمه ببيانات غير صحيحة ) . (1)

ويبدو أن لهذا الرأى مكانته لدى بعض الشراح غير أنه متى كان عقد التأمين يتم لحساب من يثبت له الحق فيه ، فان هناك من يرى خلاف ذلك ، فقاعدة التطهير من الدفوع ، يمكن أن تسرى على الوثيقة لأن هذه القاعدة ، وإن وردت بالقانون التجارى بصدد الاوراق التجارية ، الا أنها ليست منحصرة فيها ، بل من طبيعة سندات الائتمان بصفة عامة ، أن وثيقة التأمين تتضمن حقاً احتمالياً يمكن أن يكون محلاً للتعامل او التنازل عنه. (2)

ولما كانت وثيقة التأمين تعتبر من السندات الاذنية ، فيما يذهب اليه جانب من الفقه من أن السند الإذنى يشمل الكمبيالات والشيكات الإذنية ، ويشمل كذلك ماورد من شأنه نص خاص: كبوليصة التأمين ، وبوليصة الشحن ، وبوليصة التخزين ، وتنعقد الحوالة بين المحيل والمحال له بالتراضى وفقاً للقواعد العامة، الاانها لاتكون نافذة فى حق المدين والغير الا بالتظهير. (3)

والواقع أن القضاء لم يتعرض لبحث المسألة وتحديد ما إذا كانت وثيقة التأمين تخضع لقاعدة تظهير الدفوع ام لا .

ويبدو أن المشرع من خلال النص 312 بحرى قد حسم المسألة ، فاعتبر أن وثيقة التأمين يمكن أن يتم إنشاؤها لصالح الغير ، غير أن المؤمن له وحده يكون ملزماً بالقسط إتجاه المؤمن ، ولكن بقية الدفوع يجوز للمؤمن أن يحتج بها على المؤمن له وكذلك على الشخص الذى يستفيد من التأمين .

---

(1) (( د . مصطفى كمال طه . " الوجيز فى القانون البحرى " . صفحة 467 ))

(2) (( د . على حسن يونس . " القانون البحرى " . صفحة 417 ))

(3) (( د . السنهورى . " الحوالة والأنقضاء " . صفحة 486 ))

**7.3.3 : الوثيقة لحاملها :**

إذا صدرت الوثيقة لحاملها ، فانها تنتقل بالتسليم ، ولايثيرالأمر إشكالاً بين المؤمن وحامل الوثيقة .

**7.4 : أنواع وثائق التأمين :**

توجد ثلاثة انواع من التغطية التأمينية .

1- وثيقة مقدرة القيمة ( *Valued policy* ) .

2- وثيقة غير مقدرة القيمة ( *Unvalued* ) .

3- الوثيقة العائمة ( *Floating policy* ) .

ونتعرض لتلك الانواع بشئ من الايجاز .

**7.4.1 : الوثيقة المقدرة القيمة :**

فى هذا النوع من الوثائق ، يكون مبلغ التأمين محدداً سلفاً ، بناء على اتفاق بين الطرفين ، على الأشياء المؤمن عليها ويحدد مبلغ التأمين بقيمة شراء البضاعة مضافاً إليها المصاريف والنقل والتأمين ونسبة من الربح المتوقع . وفيما جرى به العمل فى ليبيا تحدد نسبة 10 % تقابل المصاريف والأرباح ، ففى حالة حدوث خسارة كلية فإن المؤمن لايلتزم بأكثر مما تم تحديده بالوثيقة ، وفى حالة الخسارة الجزئية يتم دفع التعويض بالقدر الذى يتناسب والخسارة .

**7.4.2 : الوثيقة غير مقدرة القيمة :**

خلافاً للنوع الاول ، فإن قيمة الأشياء تقدرعند تحقق الخسارة ، عادة ماتقدر القيمة بالنسبة للبضائع على أساس قيمة الأشياء عند شحنها فى ميناء الشحن ، إضافة الى قيمة قسط التأمين والعمولة ، وعند إصدار مثل هذا النوع من الوثائق فإن التعويض يقدر على أساس القيمة الحقيقية للبضاعة ، دون أن يكون هناك حق فى المطالبة بأية إضافة أخرى ويندر العمل بهذا النوع . (1)

---

(1) (( Ivamy . Marine insurance . (1979) . P. 101 . Published by Butterworths . London ))

### 7.4.3 : الوثيقة العائمة :

وفى هذا النوع لايتم تحديد قيمة البضاعة التى تتم تغطيتها وقت إبرام التعاقد وتكون التغطية بموجب شروط عامة ، لأن هذا النوع من التغطية فرضته طبيعة التعامل التجارى ، إذ قد يتعذرعلى المؤمن له الذى يرغب فى استيراد بضائع على دفعات متتالية ، أن يقوم باستصدار وثيقة عن كل شحنة .

ويذهب الفقه إلى أنه لايتم تحديد السفينة التى يتم شحن البضاعة عليها، وكل ما يتطلبه الأمر أن تكون تلك السفينة صالحة للملاحة ، ولايلزم المؤمن له بالإعلان عن اسم السفينة وقت صدور الوثيقة. (1)

والوثيقة العائمة نوعان :

أ- **الوثيقة المقفلة** : وهى التى تصدر بمبلغ إجمالى يتحدد بناء على حاجة المؤمن له ، والذى يتعين عليه اخطار المؤمن عن كل شحنة حال علمه بها .

ويصدر المؤمن لقاء كل شحنة شهادة تأمين تخفض قيمتها من إجمالى مبلغ الوثيقة ، ويستمر مبلغ التأمين فى الأنخفاض إلى حين انتهاء كل الشحنات عندئذ ينتهى سريان الوثيقة .

ب- **الوثيقة المفتوحة** : وهذا النوع لايخضع نفاذها على بقاء مبلغ التأمين كما هو الحال فى النوع الأول ، وإنما يمكن ان يحدد سريانها بفترة زمنية معينة . (2)

### 7.5 : مبدأ الحلول : ( Subrogation principle )

لما كانت فكرة التأمين تقوم على مبدأ التعويض ، فان ما يترتب على ذلك مسألتان :

---

(1) (( Ivamy . ( 1979) Marine insurance . P. 95 ))

(2) (( الأستاذ : ناصر الكيخيا – محاضرات فى التأمين ، كلية الأقتصاد (1991) ، مطبوعة على الآلة الكاتبة . ))

**الاولى** : أن المؤمن له يتخلى عن الأشياء المؤمن عليها للمؤمن متى كان التعويض قد تم على أساس الخسارة الحكمية .

**الثانية** : أن المؤمن يمكنه الرجوع الى المسؤول عن الضرر متى كان الضرر قد نشأ من الغير ، وعلة ذلك ان التأمين يقوم على جبر الضرر فقط ، فلا يثرى المؤمن له على حساب المؤمن بلا سبب ، ولا أن يستفيد غير المسؤول من التغطية المقررة بموجب الوثيقة للمؤمن له .

ويعتبر مبدأ الحلول من المبادئ الهامة فى عقد التأمين ، فعادة ما يرجع المؤمن إلى الناقل او من تسبب فى الضرر غير المؤمن له ، لاسترجاع ما يكون قد دفعه للمؤمن له .

وقد يكون الحلول اتفاقياً ، كما هو الحال عند ادراج شروط بوثيقة التأمين، يخوّل للمؤمن عند دفع التعويض ، الرجوع إلى غير المسؤول ، أو أن يكون الحلول قانونياً ، كما هو الحال ، بنص القانون ، دلالة المادة 778 مدنى ، والتى أجازت للمؤمن الحلول ، محل المؤمن له فى الرجوع على غير المسؤول ، شريطة أن يكون قد قام فعلاً بدفع قيمة التعويض بقولها : " اذا دفع المؤمن التعويض . . . "

وقد عالج القانون البحرى مبدأ الحلول بدلالة المادة 364 بحرى ، التى نصت على أنه " إذا الزم الضامن بالدفع عن هلاك او ضرر تقع مسؤوليته على الغير فله ان يمارس حقوق المضمون الذى عوضه وأن يحل محله فى دعواه " .

ويلاحظ ان هناك اختلافاً فى صياغة النصين ، فالقانون المدنى اشترط صراحة قيام المؤمن بالدفع بقوله ( . . . اذا دفع المؤمن ...) بينما استخدم مشرع القانون البحرى ، عبارة ( اذا ألزم الضامن بالدفع ... ) .

فلو افترضنا أن (أ) تاجر ليبى استورد بضاعة من (ب) تاجر اجنبى، وعند وصول البضاعة تبين وجود أضرار بها بسبب سوء النقل ، فيشرط قيام المؤمن بدفع قيمة التعويض فعلاً حتى يمكنه الحلول محل المؤمن له ، أو يكفى تعهده بالدفع كمبرر للرجوع على المسؤول ؟ .

كقاعدة عامة ، لايقوم المؤمن بالرجوع على غير المسئول ، الا بعد اتمام الدفع ، طبقاً لدلالة المادة 778 مدنى ، إلا أن صياغة المادة 364 بحرى، أدت إلى

مفهوم غير مطابق لدلالة المادة 778 مدني ، إذ أنه يمكن للمؤمن الحلول بمجرد إصداره تعهداً يفيد التزامه بالدفع للمؤمن له فيمكنه مطالبة الناقل المسؤول مباشرة دون سداد المبلغ فعلاً .

ورغم أن المستورد قد يستلم حقه من قبل المؤمن في حالة وقوع الخطر إلا انه عند اعمال دلالة المادة 778 مدني ، فان المؤمن لا يمكنه الحلول الإ بعد دفع مبلغ التعويض ، غير أن لذلك جملة من الآثار السلبية بالنسبة للمؤمن ، خصوصاً فيما يتعلق في رجوعه على الناقل البحري ، إذ قد تتعطل الإجراءات الخاصة بإتمام التعويض ، فإن التقادم القصير قد يستفيد منه الناقل ، بحيث تفوت الفرصة على المؤمن .

فهل يمكن للمؤمن ان يحل محل المؤمن له ، حتى لولم يكن قد حصل على حوالة وذلك برفع دعوى ضد الناقل حتى يتفادى التقادم ؟ .

لم تستقر احكام القضاء حول هذه المسألة فقد ذهب اتجاه الفقه الى رفض ذلك . وبينما يرى اتجاه فقهي آخر أنه بإمكان المؤمن المطالبة ، ولو لم يكن لديه الحوالة اثناء رفع الدعوى ، استناداً الى اتجاه قضائي يرى انه " لاتأثير يذكر ان تكون الحوالة صدرت في تاريخ سابق على رفع الدعوى ، او لاحق على رفعها على صفة الشركة المدعية ، ولايغير من ذلك ما قال به البعض من وجوب توافر الحق وقت رفع الدعوى ، فان وجد قامت الصفة والا انعدمت ، اى ان ثمة تلازم بين الحق والصفة ، وسند هذا ان الاحكام مقررة للحقوق وليست منشئة لها ، مع ان ذلك ليس بلازم دائماً بعدما اجاز المشرع رفع الدعوى عن مصالح مستقبلة وخول المحال اليه اتخاذ تدابير تحفظية عن الحق المحال قبل اعلان الحوالة، او نفاذها في حق الغير طبقاً للمادة 306 مدني كقطع التقادم وهذا غالباً ما يكون عن طريق رفع الدعوى قبل الناقل البحري على الاخص لتسلحه بتقادم قصير قد تكون مدته 31 يوما (المادتان 274 ، 275 من القانون البحري) .

وقد تكون سنة ( المادتان 271 ، من القانون البحري ، الثالثة / سادسا من معاهدة سندات الشحن ) ، حتى اذا ما باشرت شركات التأمين دعاويها قدمت الدليل فيما بعد على الحوالة الصادرة لها بعد اعلانها بوسيلة او بأخرى وغني عن البيان انه

يكفى عند اعلان الحوالة بالصحيفة او بغيرها ذكر وقوع الحوالة مع بيان شروطها ان كان لها شروط ( مؤلف الوسيط الدكتور السنهورى فى الحوالة الجزء الثالث ص 47 ) الثابت فى خصوصية هذه المنازعة ان الشركة المدعية اشارت فى الصحيفة الى حصول الحوالة ، ولم يثبت ان ثمة شرائط لها جوهرية ، حتى يتطلب المقام تبيانها بالصحيفة ، كما انه غير سديد تدليل الرأى العكس على رأيه بتلازم الصفة مع الحق بأن الاحكام مقررة للحقوق وليست منشئة لها لأن ذلك لايكون الا عند النظر الى الحق ذاته ولا شأن له بصفة الخصم، لما تقدم ذكره ولتعلق الصفة بإجراءات الدعوى حسبما قالت المحكمةالعليا والمذكرة التفسيريةعن المادة 25 مرافعات" .(1)

والرأى المرجح فقهيا هو الرأى الذى يسلّم بأن المؤمن يمكنه المنازعة ولو لم يتم حصوله على حوالة الحق . (2)

وبتحسس صياغة دلالة المادة 364 بحرى ، بقولها ( إذا الزم المؤمن بدفع ... ) فاذا كان المؤمن قد تعهد بالدفع فإن ذلك يعد التزاماً من جانبه ، الذى يمكن القول معه

فى مثل هذه الصياغة أن للمؤمن ان يمارس حقه برفع دعوى ولو لم يكن قد حصل على حوالة حق وقت رفع الدعوى .

وبعد هذا العرض المختصر لأهم المبادئ الخاصة، نرى من الأهمية تناول الشروط الخاصة بالتأمين على البضائع المعمول بها حالياً، والتى تعرف بشروط التأمين على البضائع" الصادرة عن مجمع مكتتبى لندن فى لندن عام 1982/1/18 .

**7.6 : شروط التأمين على البضائع المجموعة (أ) / (ب) / (ج) :**

قبل صدور هذه المجموعات ، كان السوق الليبى ، وكذلك دول أخرى،

---

(1) (( محكمة اسكندرية التجارية الجزئية فى 1968/3/3 فى القضية رقم 1965/1253 تجارى جزئى )) .
الدفوع فى القانون البحرى المصرى و معاهدة سندات الشحن بروكسل الدولية عبد الحميد النجارى . " الدفوع فى القانون المصرى " . صفحة 490 . الناشر مطبعة المصرى - الأسكندرية .

(2) (( عبد الحميد النجارى . " الدفوع فى القانون البحرى المصرى " . صفحة 50 )) .

تعمل بموجب الوثيقة التقليدية والتى تعرف *S.G* اختصاراً لكلمة (*Ship Gargo*)، وتعنى السفينة والبضاعة ، وتستند هذه الوثيقة إلى أحكام القضاء الإنجليزى، وقد استمر العمل بها ردحاً من الزمن ، إلا أنها تعرضت لعدة انتقادات ، فقد وصفت بأنها منافية للعقل ومبهمة .

كذلك وصفها " اللورد مانسفيلد "عام 1802 بأنها ( مستند غريب جداً ) وفى عام 1982، انتقد القضاء المقارن الطريقة التي صيغت بها وثيقة *S.G* . (1)

وتعرضت أيضاً لكثير من الانتقادات أهمها التقرير الذى أعدته إحدى المنظمات التابعة لمنظمة الامم المتحدة للتجارة والتنمية ، (*UNCTAD*) وقد استند التقرير على سوق لندن بإعتباره اكبر أسواق التأمين البحرى . (2)

وقد انتقد التقرير المصطلحات المستخدمة فى وثيقة (*S.G*) والتى وصفها بأنها لا تتميز بالسهولة ، خصوصاً بالنسبة للدول النامية، اضافة الى ذلك فإن واقع التأمين الحالى حسبما اشار التقرير، يخدم مصالح الدول المتقدمة دون النامية .

ونتيجة لذلك ، ولمواجهة التطورات قامت مجموعة مكتتبى اللويدز والتى تضم معظم شركات التأمين فى بريطانيا ، وهم أعضاء فى مؤسسة مكتتبى لندن، بتأسيس لجنة عمل مشترك من جانب المؤسستين وأصبحت اللجنة المشتركة تمثل هيئة اللويدز وشركات التأمين .

وقد سعت مجموعة " العمل المشترك " إلى الرد على الانتقادات الواردة فى التقرير المقدم من منظمة الانتكاد (*UNCTAD*) وكذلك لتقديم نموذج لوثيقة تتلاءم مع مقتضيات الواقع العملى .

ولهذا فقد اقترح استبدال وثيقة اللويدز المعروفة باسم (*S.G*) بالشروط الجديدة للتأمين على البضائع ، وبالفعل تم تبنى الشروط الجديدة مع بداية عام 1982

---

(1) (( **Donald .R. O' May . (1985) .The new marine policy and institute clauses P. 191 . Journal of maritime law and Commece** ))

(2) (( **Anthony George (1986) - the new institute cargos clauses . P. 439 Journal of maritime law and Commerce** ))

فى سوق لندن .(1) والتى أخذ السوق الليبى بها .

ويمكن القـول ، وإن كـانت جملـة مـن الأخطـار المغطـاة بالوثيقـة *S.G* ( سي . جى ) السابقة مازالت موجودة ، وانما استخدمت فـى لغـة مبسـطة . إلا أن هناك تغييراً فى شكل الوثيقة ، وبعض الأخطار الأخرى .

وتضم شروط التأمين على البضائع ثلاثة انواع من التغطيات :

1- شروط التأمين على البضائع ـ أ ـ

2- شروط التأمين على البضائع ـ ب ـ

3- شروط التأمين على البضائع ـ ج ـ

وتختلف هذه الشروط من حيث توفير التغطيـة التأمينيـة ، لـذا يـرى شـرّاح قانون التجارة الدولية ، أنه يتعين على المصـدر الـذى لايرغـب فـى اختيـار شـروط التأمين على البضـائع (أ) لارتفاع قسط التأمين ، مثـلاً و لكـن يفضـل شـروط (ب) او (ج) أن يتأكد من أن الأخطار المحددة التى يمكن أن تتعرض لهـا بضاعتـه ، أو أنهـا لم تكن اخطاراً مستثناة فى شروط (ب) او (ج) .

ونتناول هذه الشروط فى شيء من الايجاز .

**7.6.1 : شروط التأمين على البضائع ( أ ) :**

يتم التأمين على البضـائع المؤمن عليها متى كانت ذات طابع تجارى ، أى لم تكن بضائع خاصة أو أشياء معدة للاستخدام فى السفينة ، ولاتعد الحيوانات الحية من البضـائع .

والمؤمن يلتزم بدفع كافة الأخطار وما يترتب عنهـا مـن أضـرار والخسـارة التى تحدث للبضاعة ويتخذ ذلك طابعاً موسعاً ، فعند الفقد والضرر للأموال المؤمـن عليها فانه يقصد بها كافة الأخطار التى تكـون ناجمـة عن حـادث فجـائى ولايشـمل الخطر الذى يمكن تجنبه .

---

(1) (( Nicole leloir . ( 1985) The Lloyd's marine policy and the institute Cargo clauses . P. 288 - Journal of Business law ))

ولايشمل مفهوم جميع الأخطار الخسارة التى تقع للبضاعة نتيجة الاستهلاك ، او العيب الذاتى ، كما أن الخسارة او الضرر يقتصر على ما كان قد وقع بالفعل للبضاعة ، ولاتشمل الخسارة المالية ، مثل خسارة السوق ، ما لم يتفق على ذلك ، وأن مفهوم جميع الأخطار لاتشمل أيضاً الأضرار الخاصة بالتغليف أو الحاوية ، حتى لو كانت ناجمة عن ضرر ناشىء عن خطر مؤمن منه، غير مغطاة بموجب البند (1) من شروط التأمين ـ المجموعة (أ) .

خلافاً لذلك ، فقد تمتد التغطية للمصروفات التى تستوجبها طبيعة الخسارة او الضرر، كفرز البضاعة او نقلها ، او مصاريف المعاينة ، وتقدير الخسارة حالة العوارية .

ففى حالة التغطية وفقاً للشروط (أ) كل ما يتعين على المؤمن له فى اتيانه للخطر ، هو نشوء عن حادث فجائى ، وأنه قد وقع اثناء فترة التغطية التأمينية .

**7.7 : شروط التأمين على البضائع بمجموعتى ( ب ) ( ج ) :**

لايوجد اختلاف بين المجموعة (أ) و (ج) باستثناء الأخطار التى شملتها المجموعة (ب) دون المجموعة (ج) ، ولما كانت المجموعة (ب) تشكل وسطاً بين المجموعة (أ) والمجموعة (ج) . (1)

فإننا نتخذ شروط المجموعة (ب) أساساً فى هذه الدراسة مع بيان الاختلاف كلما استوجب الامر ذلك .

**7.8 : شروط التأمين على البضاعة ( ب ) :**

تشمل مجموعة من الأخطار المغطاة والمحددة بالبنود (1) (2) (3) ، كذلك تحتوى على الاستثناءات الواردة بالبنود (7.6.5.4) إضافة إلى الأحكام الأخرى المتعلقة بنطاق التغطية .

---

(1) (( Shorly and glies - Shipping law . P . 555 ))

## الاخطار المغطاة فى المجموعة (ب) :

### 7.8.1 : الحريق والانفجار (Fire or Explosion) :

يكون المؤمن مسؤولا عن تغطية الحريق ، اذا وقع اثناء فترة التغطية التأمينية على سطح السفينة – *Craft* – أوالمخازن او وسيلة النقل ، كذلك الأضرارالناجمة عن السخونة متى كان من الممكن ان يعزى اليها الحريق . (1)

وما لم يكن سبب الحريق أحد الاخطار المستثناة،إذا كان بسبب سوءالتصرف العمدى من المؤمن له.(2) فإنه يستحق التعويض لوكان سبب الحريق غيرمعروف. (3) أو كان قد نشأ من إهمال الربان أو الطاقم، أوكان عمديا، بغرض تفادى الوقوع فى أيدى الأعداء.(4) أوعدم التهوية بالعنبر الذى شحنت فيه البضاعة، أو كان الاحتراق قد شب فى البضاعة نتيجة بضائع اخرى بذات السفينة، كما أن المؤمن يكون مسؤولا عن البضائع التى قد تضررت من المياه المستخدمة فى إطفاء الحريق.(5) غيرأنه إذا كان قد نشأ الاحتراق عن سخونة البضاعة وبشكل طبيعى لاحتوائها رطوبة عند شحنها ، فان المؤمن لايكون مسؤولا ، لأن ذلك قد يرجع إلى الطبيعة الخاصة بالبضاعة المؤمنة.(6) هذا ولايوجد تعريف محدد للانفجار،وان كان القضاء المقارن عرّفه بأنه ، الحادث الذى يتسم بالعنف والضوضاء،والذى يكون سببه وقود كيميائى

---

(1) (( Brown . R . (1982) The institute Cargo Clauses . P. 8. Published Wither by & Co. London ))

(2) (( Brown . P 8 ))

(3) (( R.J. Lambeth . (1986) Templeman on marine insurance . P. 139 Published by pitman London ))

(4) (( Peter Koh Soon Kwang . (1988) Insurable Risks and the new institute Cargo clauses . P. 289 Journal of martime law and commerce ))

(5) (( Peter Koh Soon kwang . (1989) Marine insurance and the new institute Cargo clauses . P. 16 . Published by longman ))

(6) (( R.J.Lambeth. (1986) Templeman on marine insurance. P. 139 -140 ))

اونووى اوغاز نتيجة ضغط.(1) وتعد تغطية خطر الإنفجارمن المسائل المستحدثة فى شروط تأمين البضائع بمجموعة (أ)،(ب)،(ج)، فقد كان من ضمن الأخطار المستثناة وأن هناك من يذهب إلى أن الخسارة التى ترجع الى الحريق والناتجة عن أنفجار يمكن أن تعد بمثابة خسارة ترجع إلى اخطار اخرى مغطاة .(2)

**7.8.2 : جنوح او شحوط أو غرق او انقلاب السفينة او القارب :**

يقصد بالجنوح ( ارتطام السفينة بقاع البحر ، وفى مكان معين بسبب عملية غير طبيعية ، وحادث لا يظهر فى الظروف الملاحية العادية . (3)

ويلتزم المؤمن فى المجموعة (ب) ، (ج) ، بتغطية الاضرار الناجمة عن الجنوح ، وكذلك الشحوط ، ويذهب الشراح الى ان المؤمن له ، فى ظروف معينة. (4) يمكنه المطالبة عن الاضرار التى تقع للبضاعة وفقاً للشروط (ب)، (ج)، متى كان ذلك الضرر يعزى الى غرق الباخرة أو إنقلابها .

**7.8.3 : انقلاب وسيلة النقل البرى او خروج عربات السكك الحديدية عن القضبان ( 1.1.3 ) :**

لما كان نطاق التغطية فى شروط التأمين (أ) ، (ب) ، (ج) ، يعد بمثابة تغطية من المخازن الى المخازن (*Where house to where house*) . فان ذلك يقتضى مسؤولية المؤمن عن اية اضرار ناجمة عن انقلاب وسيلة النقل البرى او خروج عربات السكك الحديدية ، خلافاً للوثيقة (*S.G*) فالشروط الجديدة اضحت اكثر وضوحاً فى التغطية. (5)

---

(1) (( Common Wealth Smelting Ltd. V. G. Roral Assurance Ltd (1984) *2* Lloyd's Rep 608 at 612 ))
(2) (( Peter Koh . soon Kwang. (1989) . P. 17 ))
(3) (( Ivamy . (1979) marine insurance . P. 445 . Published by Butterworths ))
(4) (( Brown . P. 8 ))
(5) (( Brown . P. 8 ))

وتسرى التغطية على اية اضرار للبضائع تنشأ عن انقلاب السفينة أو وسيلة النقل ، او خروج عربات السكك الحديدية عن القضبان ، ذلك ومنذ خروجها من المخازن الى ميناء الشحن ، ومن الرصيف الى المرسل اليه ، او المخازن النهائية.(1)

**7.8.4 : اصطدام او احتكاك السفينة او القارب أو وسيلة النقل بأى جسم خارجي فيما عدا الماء بند ( 1.1.4 ) :**

بموجب هذا الشرط يلتزم المؤمن ، بتغطية الأضرار التى تقع للبضائع متى كانت ناجمة عن اصطدام السفينة او القارب بأى جسم ، ولاتسرى التغطية متى كانت البضائع فى عنابر السفينة ، إذ يشترط ان يكون الاصطدام بشيء خارج السفينة الناقلة أو وسيلة النقل . (2)

فإذا وقعت البضاعة على الرصيف أو سطح السفينة أثناء الإنزال من رافعة السفينة، أو حدث ارتطام على الرصيف، فالخسارة الناجمة عن ذلك تكون مغطاة.(3)

**7.8.5 : تفريغ البضاعة فى ميناء الاستغاثة بند ( 1.1.5 ) :**

قد تواجه السفينة صعوبات فى مواصلة الرحلة ، والمثال التقليدى على ذلك فشل المحرك ، فيلجأ إلى ميناء غير ميناء الوصول المدرج فى وثيقة التأمين، واذا ما تم التفريغ فى ميناء الاستغاثة، فإن المؤمن يكون مسؤولاعن أية خسارة أوأضرارتقع نتيجة التفريغ . (4)

وقد تثير صعوبة معرفة ما اذا كان الضرر الذى وقع للبضاعة ، كان بسبب التفريغ فى ميناء الاستغاثة ، أو أثناء اعادة الشحن فإن المؤمن لايكون مسؤولاعن ذلك إلا إذا أثبت أن الخسارة كانت فى ميناء الاستغاثة .(5)

---

(1) (( Peter . P. 19 ))
(2) (( Peter Koh Soon Kwong . (1989) . P. 20 ))
(3) (( N.G. Hudson . (1986) The institute clauses hand book . P. 38 . Published by Lloyd's of London Press Ltd ))
(4) (( Peter Koh Soon Kwong . P. 20 ))
(5) (( Brown . P. 9 ))

فاذا كان المؤمن غير مسؤول عن الأضرار والخسارة التى تنشأ عن إعادة الشحن فى ميناء الاستغاثة ، فكيف الأمر بالنسبة للتأخير الناجم عن اعادة الشحن فى ذلك الميناء فى نفس السفينة أو فى سفينة أخرى ، يذهب رأى إلى أن الأضرار التى ترجع للتأخير تم استثناؤها وفقاً للبند 4.5 .(1) والإستثناءات المبينة فيه .

**7.8.6 : الزلازل أو الانفجار البركانى أو الصاعقة ( 1.1.6 ) :**

تعتبر هذه التغطية مستحدثة بالنسبة للشروط (أ) ، ( ب) ، ولاتوجد مثل هذه التغطية فى (ج) .(2).

ويرى البعض أن الضرر الذى يقع للبضاعة نتيجة الصواعق يعد بمثابة اخطار بحرية . (3)

**7.8.7 : الخسارة والأضرار التى تلحق الاشياء المؤمن عليها والتى تكون سببها ( 1.2 ) :**

**7.8.8 :التضحية بالبضاعة المؤمن عليها فى حالات العوارية العامة بند(1.2.1) :**

ما لم تكن الخسارة او الضرر مستثنى بحكم الوثيقة ، فالمؤمن يكون مسؤولا عن تضحيات الخسارة المشتركة فى الشروط (أ) - (ب) - (ج) ، كذلك فيما يراه البعض من أنه يمكن للمؤمن له المطالبة بالتعويض عن البضاعة التى تم التضحية بها ، أو كانت قد تضررت كنتيجة تضحية ببضائع الاطراف الاخرى ، أو التضحية بأجزاء السفينة .(4)

ولايحتاج المؤمن له وفقا لهذه الشروط أن ينتظر انتهاء التسوية الخاصة بالخسارات المشتركة حتى يقدم المطالبة ، إذ أن مجرد دفع المؤمن للمطالبة يحق له اعمال شرط الحلول محل المؤمن له ، غير أنه لايجوز للمؤمن أن يسترد أكثر مما

---

(1) (( Peter Koh soon Kwang. (1989) . P. 20 ))
(2) (( N.G.Hudson . P. 38 ))
(3) (( Peter Koh soon Kwang. P. 21 ))
(4) (( Peter Koh soon Kwang. P. 22 ))

دفع ، فإذا كانت المبالغ المستحقة عن العوارية العامة أكثر، فعليه أن يرد للمؤمن له ما زاد على ذلك .(1)

**7.8.9 : الرمى فى البحر او اكتساح الامواج لسطح السفينة بند 2.2.1 :**

رمى البضاعة أو أجزاء من معدات السفينة ، عادة بحرية عرفت اصطلاحاً باسم (*Jettsion*) ويتم ذلك فى ظروف طارئة بغرض تخفيف السفينة فى حالة وجود خطر .(2)

وقد يتخذ الرمى مفهوماً موسعاً ، فقد اعتبر قيام الربان عند الاعتداء على سفينته برمى كمية من الدولارات للحيلولة دون وقوعها فى يد الاعداء بمثابة رمى فى البحر تخول المؤمن له المطالبة بها . (3)

وما لم يوجد اتفاق خاص ، فإن المؤمن لايكون مسؤولا عن رمى البضاعة التى تكون على السطح مالم تكن الأعراف والعادات التجارية تجيز نقل تلك البضائع علىالسطح .(4)

**7.8.10 : دخول ماء البحر أو البحيرة أو النهر الى السفينة اوالقارب او وسيلة النقل او الحاوية او مقطورة الشحن او مكان التخزين :**

وتقتصر التغطية المبينة فى هذا الشرط على مجموعة الشروط (ب) دون (ج) وهذا يعكس اختلافا كبيراً بين المجموعتين ، إذ لايوفر الأخير أية تغطية، لأى ضرر او خسارة ترجع إلى دخول المياه ، ما لم تكن السفينة او القارب قد جنحت أو شحطت أو غرقت ، أو أن تكون تلك الخسارة او الضرر يعزى الى دخول الماء بسبب التصادم او احتكاك السفينة او القارب بجسم خارجى ، أو كان بسبب العوارية العامة .(5)

---

(1) (( Brown . P. 9 ))
(2) (( R.L.Lambeth Temple man on marine insurance . P. 146 ))
(3) (( Ivamy. Marine insurance . P. 167 ))
(4) (( Peter Koh soon . Kwang . P. 23 ))
(5) (( Brown . P. 9 ))

هذا ويعد دخول ماء البحر للسفينة سبب ضرر للشحنة من الدخان مثلاً حيث يؤدى ذلك الى تغيرنكهته، فاعتبر ذلك الضرر للدخان بسبب خطربحرى .(1)

ولايحتاج المؤمن له أن يثبت كيف دخل الماء ، بل كل ما يحتاج الى اثباته هو ان الماء دخل للسفينة كخطر بحرى مؤمن منه، وإذا ما أراد المؤمن له المطالبة بالأضرارالناجمة للبضاعة بسبب دخول ماء البحر، فإنه طبقاً للوثيقة (*S.G*) السابقة عليه أن يثبت أن دخول الماء إلى السفينة كان نتيجة خطر بحرى ، ويجب أن يكون قد نجم عن حادث فجائى وغير متوقع .(2)

لأن مصطلح الخطر البحرى لايعنى بالضرورة أن يحدث أثناء الرحلة حتى يعتبر " خطرا بحريا " إذ أن الخطر البحرى فيما عرّفه - *Lord Herschell* - بأنه لايغطى كل حادث او كارثة تحدث للاشياء المؤمن عليها فى البحر فيجب ان يكون الخطر " من البحر " .(3)

والتقدير إذا ما كان هناك خطر بحرى ام لا ؟ يعد مسألة واقع .(4)

ويلاحظ أن شروط المجموعة (ب) لم تتضمن مصطلح الخطر البحرى (*Perial of the sea*) ، كخطر مغطى رغم أن هذا المصطلح له جذوره بالتجارة البحرية .

فقد استحدثت مجموعة الشروط (ب) عبارة دخول ماء البحر أوالبحيرة اوماء النهر للسفينة ، الأمر الذى أصبح أكثر سهولة، فالمؤمن له لايحتاج إلا لإثبات دخول ماء البحر او النهر .

والمستجد فى الشروط الجديدة ، أن التغطية تمتد الى ما وراء المرحلة البحرية ، فلو أن البضاعة تضررت اثناء نقلها بواسطة شاحنة ونتيجة لعدم مقدرة

---

(1) (( Ivamy. Marine insurance . P. 152 ))
(2) (( Peter Koh soon Kwang . P. 24 ))
(3) (( R.J. Lambeth . P. 134 ))
(4) (( Peter Koh soon Kwang . P. 24 ))

القائد انحرفت نحو النهر ، فإنه يكون مغطى تأمينياً ، كذلك الأضرار الناشئة عن دخول الماء لعنابر السفينة ، وتشمل التغطية الأضرار التى قد تحدث للبضاعة بسبب دخول ماء البحر للحاوية التى تنتظر على الرصيف لشحنها .(1)

7.9 : شروط العوارية العامة :

يغطى هذا التأمين العوارية العامة ومصروفات الإنقاذ المسواة او المقررة وفقاً لعقد النقل او القانون والعرف السائد ، والتى تحققت لتفادى او المتعلقة بتفادى خسارة لأى سبب فيما عدا تلك المستثناة فى الشروط 6.7.5.4 اوأى موقع من هذا التأمين ، ولايقتصر وجود شروط العوارية العامة على التأمين ، بل يوجد ايضاً بعقد النقل ، وبذلك تنشأ علاقتان ، فالمصدر او المستورد ، يجد نفسه أن عقد التأمين يتضمن علاقة قانونية عن العقد مع المؤمن ، وعقد آخر يشير الى العوارية العامة مع الناقل ، إذا اتفقت المبادئ التى كانت تخضع لها العوارية العامة فى كلا العقدين فإن الامر لايثير إشكالاً ، كما هو الحال فى قواعد ، يورك انفرس عام 1974 .

7.9.1 : الخسائر :

الخسائر البحرية المشتركة او " العوارية العامة " تشكل أساساً من مبادئ العدالة وهو نظام التجارة البحرية ، بالنسبة لمن تضررت بضاعته ، وينسب بعض الشراح فكرة العوارية العامة ، إلى الفنيقيين والذين أخذها عنهم الرومان فيما بعد ثم إلى قانون رودس . (2)

ونتيجة لتنازع واختلاف التشريعات فى تحديد مفهوم العوارية العامة ، فقد تم وضع قواعد موحدة من قبل جمعية القانون الدولى ، وقد عرفت تلك القواعد بقواعد " بيورك و انفرس " ، والتى أصدرت عام 1864 ثم عدلت عام 1890 " فى ليفربول " ثم عدلت عام 1924 " باستكهولم " ثم عدلت من قبل اللجنة البحرية الدولية عام 1925 ، ثم التعديل الاخير عام 1974 .

---

(1) (( Peter Koh soon Kwang . P. 25 ))
(2) (( Lownes and Rudolf . (1975) General average. P. 1. Published by Stevens & Sons . London ))

هذا ورغم أن القواعد الخاصة بالعوارية العامة ليس لها قوة إلزام ، إلا أنه، فيما جرى عليه الواقع العملى لايخلو عقد نقل أو سند ايجار او وثيقة تأمين من النص على تسوية الخسائر المشتركة وفقاً لقواعد " يورك وانفرس " ولأهمية مبادئ الخسائر المشتركة أخذت بهاعدة تشريعات ، ولم يشذ المشرع الليبى عن ذلك، وقد عالج القانون البحرى الليبى العوارية العامة بالمواد من 262 إلى 284 .

واستخدم المشرع عبارة الخسائرالبحرية المشتركة ، وعرفها القانون بأنها الخسائر الناتجة عما يلحق بالأشياء من ضرر أو هلاك ، والنفقات الاستثنائية المترتبة على هلاك أقدم عليه الربان قصداً ، للمنفعة المشتركة ، ولمواجهة ماتعرضت له الرحلة من خطر، ولايشترط حصول نتيجة مفيدة من ذلك ، فيما عدا الحالات المنصوص عليها فى المادة 267 .

هذا وحددت الفقرة (1) من المادة 262 شروطاً يتعين توافرها .

1- وجود خطر .

2- قيام الربان بالرمى .

3- الهدف من الرمى سلامة الرحلة .

4- ارتباط العلاقة بين الخسارة و بين الرمى .

5- تحقيق نتيجة مفيدة حالة عدم توافر نص المادة 267 .

وخلافاً لذلك ، فإن بعض التشريعات ، لايشترط أن يكون فعل الرمى قد تم فعلاً من قبل الربان .(1)

عند تحقيق هذه الشروط ، فإن المؤمن يلتزم بالتغطية الناجمة ، سواء كانت الاضرار أوالخسائر التى وقعت بالفعل للبضاعة ، أو المسؤولة عن دفع النسبة المقررة فى العوارية العامة .

ويتضح من شروط التغطية الواردة فى مجموعة الشروط (أ)،(ب)،(ج) ، أن المؤمن يكون مسؤولا ما دام الضرر ناشئاً عن تضحيات الخسارة العامة ، كما

---

(1) (( دلالة المادة 66 من قانون 1906 من قانون التأمين الانجليزى ))

يمكن للمؤمن له المطالبة بالتعويض ، إذا كانت الأضرار قد وقعت للبضاعة كنتيجة للتضحية بالبضائع الاخرى .(1)

غير أنه متى كانت الخسارة متعلقة بالعوارية العامة ، ونشأت عن أحد الأخطار المستثناة فان المؤمن لايكون مسؤولا عنها .

**7.10 : الأخطار المستثناة :**

تضمنت الوثيقة جملة من الأخطار المستثناة ، فلا يكون المؤمن مسؤولاعن الأضرار والخسائر التي تنشأ عن الأخطار الواردة بالبنود 7.6.4 على ما سنرى . وتوجد أستثناءات عامة وأخرى خاصة، ونتناولها هنا بشئ من الأيجاز.

**7.10.1 : شروط الاستثناءات العامة :**

أن التأمين وبأى حال من الأحوال لايغطى الخسائر الواردة فى البنود 4.3.2.1 .

**1 - الخسائر والأضرار والمصروفات الناجمة عن سوء التصرف العمدى للمؤمن له :**

يرى جانب من الفقه بأن سوء التصرف يوازى الفعل الشائن .(2)

ولايكون المؤمن مسؤولا متى كان سوء التصرف مقصوداً من المؤمن له حتى ولو كان السبب المباشر لتلك الأضرار أو الخسائر أحد الأخطار المغطاة .(3)

**2 - التسرب العادى/ والنقص الطبيعى فى الوزن، وحجم البلى والاستهلاك الطبيعى للاشياء المؤمن عليها 2.4 :**

لايختلف هذا الشرط كثيراً عن صياغة فقرة 2 المادة 55 من قانون التأمين الانجليزى 1906، ويذهب بعض الشراح الى ان كلمة "عادى " يقصد بها خسارة النقل العادى التى يمكن ان تظهر نتيجة اسباب متعددة كطبيعة البضاعة .(4)

---

(1) (( Peter Koh soon Kwang. P. 23 ))
(2) (( Ivamy. (1979) marine insurance . P. 262 . Published by Butterworths ))
(3) (( Brown . P. 11 ))
(4) (( S. Mankabady . (1982) The new Lloyd's policy Cargo . P. 530 . Journal of maritime law and commerce ))

ولايكون المؤمن مسؤولاً عن التسرب، والتبخر، للكحول والزيوت والسوائل، ما لم يكن ذلك التسرب غير عادى ، أو أنه يرجع إلى خطر بحرى ، وقد يتعذر تحديد المعيار الذى تقاس به نسبة التسرب العادى ، والدول متباينة فى هذا الشأن، وفى حالة عدم وجود نص يحدد النسبة المقررة،ولم تتضمن الوثيقة النسبة المقررة، فإن ذلك قد يؤدى إلى النزاع حول تحديد النسبة المسموح بها، ففى قضية تتعلق بمسؤولية الناقل البحرى،ذهب القضاء المقارن أن نسبة 5 % المسموح بها فى حالة العجز فى كمية النفط، لاتستند على قاعدة قانونية .(1) وقد أجازت المادة 54 من قانون الجمارك تحديد نسبة التسامح فى البضائع المنفرطة زيادة ونقصاً، وكذلك النقص الجزئى فى البضاعة الناشئ عن عوامل طبيعية .(2)

**3 -الخسائر /أو الأضرار / أو المصروفات التى يكون سببها عدم كفاية أو عدم مناسبة التعبئة أو إعداد الشىء المؤمن عليه للشحن :**

وفيما يتعلق بهذا الشرط فإن لفظ " التعبئة " تشمل التستيف داخل الحاوية او مقطورة الشحن إذا تم ذلك التستيف قبل بداية سريان التأمين ، أو إذا تم بمعرفة المؤمن له او تابعيه بند 4.4 .

إن تقدير مستوى التعبئة ، وما إذا كان قد تم بطريقة ملائمة يحدد وفقاً للعرف والعادات الخاصة بتلك التجارة ، كما ان تقدير ما إذا كانت التعبئة غير ملائمة هى مسألة واقع .

ولايكون المؤمن مسؤولاً عن الأضرار والخسائر الناشئة عن عدم كفاية التعبئة أو مصاريفها .

وما لم تكن التعبئة قد تمت بواسطة المؤمن له او تابعيه ، ولم يكن لطريقة التعبئة أثر فى وقوع الخسارة ، فإن المؤمن يكون مسؤولاً عن أية أضرار أو خسارة

---

(1) (( ESSO Neder Land .V. M . V. Trade Fortitud . (1977) A. M. C . 2144 ))

(2) (( المادة 54 من قانون الجمارك رقم 67 لسنة (1972) المعدل بالقانون رقم 10 لسنة (1981 ) ))

تنشأ للبضاعة .(1)

كذلك لايكون مسؤولاً ، إذا كانت التعبئة قد تمت فى حاوية ، وكان التستيف قد تم قبل بدء التغطية التأمينية، أو أنه قد تم من قبل المؤمن له او تابعيه .

**4 - الخسائر والاضرار والمصروفات التى يكون سببها العطب الذاتى او طبيعة الشيء المؤمن عليه 4.4 :**

العطب الذاتى للبضاعة ، فيما يراه الفقه ، هو العطب الذى يقع للشحنة أثناء النقل نتيجة لطبيعتها ، دون تدخل اى عامل خارجي مفاجئ ، أو أى حادث وأمثلة " العطب الذاتى " ، تشمل التسوس والاستهلاك والتخمر .(2)

ويشمل العطب الذاتى الحالات التى تحتوى البضاعة فيهاعلى عيب نتيجة عوامل ذاتية تسبب لها العطب والضرر .(3)

والمؤمن لايكون مسؤولاًعن الخسارة أو العطب ، الذى يرجع سببه الوحيد إلى التسوس والفساد للشيء المؤمن عليه مثال ذلك ، الفواكه أو الزهور التى تضررت وتكون ناشئه بالكامل عن تعفن داخلى .

**5 - الخسائر / أو الأضرار / أو المصروفات التى يكون سببها المباشر التأخير حتى وان كانت ناجمة عن خطر مؤمن ضده ، باستثناء المصروفات التى يمكن دفعها وفقاً لأحكام الشرط رقم 2 :**

يتضح من خلال هذا الشرط ، ان المؤمن لا يكون مسؤولاً عن أية خسارة او أضرار أو مصاريف ، ناتجة عن سبب مباشر للتأخير، حتى ولو كان التأخير بسبب خطر بحرى مؤمن منه .(4)

ويرى الفقه مسترشداً بالقضاء المقارن ، أنه إذا تضررت البضاعة نتيجة تأخير السفينة ، وتم اللجوء إلى ميناء الإصلاح ، بسبب التصادم ، فإن المؤمن له

---

(1) (( Mankabady . P. 537 ))
(2) (( Peter Koh soon Kwang . P. 31 ))
(3) (( Mankabady . P. 531 ))
(4) (( S. Mankabady . P. 531 ))

لايمكنه المطالبة لأن الضرر الذى قد يقع للبضاعة كان بسبب التأخير .(1)

فالمؤمن له لايمكنه المطالبة بالمصاريف التى ترجع الى أن التأخير كان سببه المباشر خطر مؤمن منه ، كالجنوح أو التصادم .(2)

غير أنه إذا كانت تلك المصاريف ، بسبب تأخير مرده إلى العوارية العامة أو مصاريف الإنقاذ فإنها تكون مغطاة ، بما فى ذلك المصاريف التى تتعلق بأجرة الطاقم .(3)

كذلك يكون المؤمن مسؤولاً، إذا كانت المصاريف ناشئة عن التأخير بسبب مشروع كما هو الحال فى حالة الإنحراف، لإنقاذ السفينة أو إنقاذ حياة انسان .(4)

**6 - الخسائر/أوالأضرار/أوالمصروفات الناجمة عن إفلاس أو إعسار مالك السفينة اومديرها اومستأجرها أومجهزها أوعجز أى منهم اوتقصيره عن الوفاء بأى التزام مالى قبل أى شخص أوجهة :**

يقصد بالإفلاس او الإعسار فى هذا الشأن هو عدم قدرة الشخص على دفع ديونه والإفلاس أكبر دلالة من الإعسار المالى، ويشمل الحالة التى يكون فيها ملاك السفينة والمشتغلون عليها غير قادرين على الاستمرار فى التجارة .(5)

---

(1) (( Peter Koh soon Kwang . P. 33 ))
(2) (( Peter Koh soon Kwang . P. 33 ))
(3) (( S. Mankabady. P. 531 ))
(4) (( الامر لايتعلق بعدم مسؤولية المؤمن عن الانحراف المشروع بل يسرى كذلك بالنسبة لعقد النقل البحرى ، فلا يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التى تقع للبضاعة بسبب الانحراف المشروع دلالة المادة 213 فقرة 6 ))

انظر ايضاً :

(( Carver . (1982) Carriage of Goods by sea . P. 872 Published by Steven and son . London ))

(5) (( N.G Hodson. P. 19 ))

ويعد هذا الشرط مستحدثاً ، ويهدف الى استثناء المطالبات الناجمة عن ترك الناقلين للرحلة فى حالة عدم قدرتهم المالية أثناء الرحلة .(1)

كما أن هذا الشرط يهدف إلى تشجيع المؤمن له على عدم التعامل مع ملاك السفينة، غير القادرين على إدارة سفنهم بشكل مرضى .(2)

هذا ويظهر الإعسار المالى فى حالة تقديم الناقل للبضاعة كضمان لالتزامه المالى ، فقد يترك البضاعة فى أحد الموانى مقابل عوائد الميناء ، على أمل العودة وسداد العوائد المطلوبة مثلاً ، فإذا لم يقم الناقل بدفع تلك الرسوم والعوائد، فإن المؤمن له يفقد بضاعته ولايملك المطالبة بالتعويض . لذلك فإن المؤمن لايكون مسؤولاً عن الأضرار والخسائر أوالمصروفات التى تقع للبضاعة، متى كانت ناشئة عن إفلاس الناقل .(3)

إن هذا الاستثناء الوارد فى الوثائق ( أ – ب – ج ) من شروط التغطية التأمينية 1982، سيكون له أثره السلبى على المؤمن له والشاحنين ، كما أن المحيل وفقاً لعقد البيع ( *C.I.F* ) ، أو المشترى فى حالة عقد بيع (*C and F*)، يتعذر عليهم معرفة الوضع المالي للناقل ، وأن المؤمن له باعتباره محالا اليه لايملك أكثر مما قدمه المحيل .

**7 –الإضرار المتعمد أوالتدمير المتعمد،الذى يلحق بالأشياء المؤمن عليها نتيجة عمل غير مشروع من قبل أى شخص أو مجموعة أشخاص :**

يسرى هذا الاستثناء على المجموعتين ( ب ) ، ( ج ) دون ( أ ) على أنه إذا أراد المؤمن له التغطية عن الأضرار أو التدمير المتعمد للبضاعة المؤمن عليها فيجب عليه دفع قسط إضافى ، وموافقة المؤمن ، إضافة إلى تغطية هذا الشرط، وتمتد التغطية فيما يذهب إليه الشرّاح إلى أعمال الحقد والتخريب المتعمد .

---

(1) (( N.G Hodson. P. 19 ))
(2) (( Mankabady . P. 531 ))
(3) (( Brown . P. 13 ))

**8 - الخسائر/ والأضرار / والمصروفات الناجمة عن استعمال أى من اسلحة الحرب الذرية اوالهيدروجينية أوالنووية أوغيرها من التى استخدمت فى النشاط الإشعاعى :**

يرى جانب من الفقه أن إدخال هذا الاستثناء فى الشروط الجديدة لعام 1982 ، يرجع إلى الخوف من انتشار الأسلحة النووية بين الدول ، وإنتقاله إلى أيدى دول العالم الثالث .(1)

والواقع العملى يشير، إلى أنه لا تكاد تخلو وثائق التأمين من هذا الشرط.الذى يستثنى المؤمن من الخسائر والأضرار أو حتى المصروفات الناجمة من استعمال الاسلحة الذرية او المشابهة .(2)

ويلاحظ أن صياغة عبارة " استعمال الأسلحة " لايقصد بها استعمالها فى الحرب ، وإنما تشمل أيضاً الاستعمال التجريبى ، الشروط (ب – ج) ، وإذا كان التلوث الذى يقع للبضاعة جاء نتيجة اشعاع من جراء تجارب فى محطة ذرية ، فإن المؤمن فى حالة تغطية كل الأخطار يكون ملتزماً بدفع التعويض حالة الخسارة أو الفقد .(3)

**7.11 : الشروط الخاصة :**

تضمنت الوثيقة بعض الشروط الخاصة ، منها المتعلقة ملاحية السفينة شرط استثناء الحرب ، الاستيلاء أو الحجز ، الاضرابات ، ونتنـ ، هذه الشروط الخاصة على النحو الاتى :

**1 - شروط استثناء عدم الصلاحية للملاحة وعدم الملاءمة :**

لايغطى هذا التأمين بأى حال من الاحوال الخسائر والأضرار والمصروفات الناجمة عن بند 5 :

---

(1) (( Peter Koh soon Kwang . . 34 ))
(2) (( Brown . P. 12 ))
(3) (( N.G. Hudson . P. 20 ))

يقصد بصلاحية السفينة للملاحة ، أن تكون صالحة للرحلة عند ابحارها وتكون قادرة وبدرجة معقولة فيما يتعلق بحالتها : المعدات ، الطاقم، وكل المتطلبات التى تمكنها من مواجهة الاخطار الاعتيادية المؤمن منهاعند الإبحار .(1).

وصلاحية السفينة قد تأخذ مفهوماً موسعاً، يعنى جسم السفينة .(2) والفتحات .(3).

وكافة معداتها الميكانيكية، والملاحية تشمل أيضاً كفاءة الربان .(4).

واذا كانت السفينة بها طاقم لايكفى للرحلة فإنها لاتعد صالحة للملاحة .(5).

كما أن عدم كفاية الوقود للرحلة يجعل السفينة غير صالحة للملاحة .(6).

بل إن هناك من يذهب إلى أن تستيف البضاعة يعد أيضاً صلاحية للملاحة . (7)

توافر المستندات والخرائط الملاحية من مشتملات صلاحية السفينة للملاحة .(8).

ولايقتصرعلى ماذكر ، بل يشمل أيضاً صلاحيتها فى استقبال نوع البضائع التى تعاقد مالك السفينة بنقلها وهو مايعرف اصطلاحاً (*Cargo Worthiness*) . (9).

---

**(1) (( Michael .J. Mustill . (1981) Arnould's law of marine insurane and averge . P. 542 . Published by Stevens and sons London ))**

**(2) (( Tetley. W. ( 1978) marine cargo claims . P. 157 ))**

**(3) (( Tetley .W. P. 128 ))**

**(4) (( David A . Glass and Chris Cashmore. (1989) Inroduction to the law of Carriage of goods . P. 169 . Published by trade . P. 115. Published by Professional book B.SP . London ))**

**(5) (( Scrutton . (1974) Charter parties and Bills of lading.P. 423 .Published by Sweet & Maxwell ))**

**(6) (( Carver . (1982) Carriage goods by sea. P. 114. Published by Steven and sons . London ))**

**(7) (( John .F. Wilson . (1989) Carriage of goods by sea. P. 12 . Published by Pitman ))**

**(8) (( Dewey .R. Villareal . (1971) The concept of Due diligance in maritime. Law . P. 763 . at . P. 775 . J . martime Law and commerce ))**

**(9) (( Zaphiriov . G . A . (1963) Seaworthiness . P . 221 . J .B.L ))**

وتتخذ دلالة الملاءمة بصلاحية السفينة لاستلام البضائع ، فاذا كانت البضاعة لحوماً مثلجة ، فإن السفينة لاتكون صالحة إلا إذاكانت مزودة بثلاجات لهذا الغرض .(1).

ولايتعلق الأمر بصلاحية السفينة للملاحة ، وملاءمتها ، خلال الرحلة البحرية فقط بل صلاحية الحاويات فى الناقلة ، كذلك الصنادل البحرية او فى المراكب المستخدمة فى الأنهار .(2).

غير ان هناك من يذهب الى انه لايعد مخالفة ، اذا كانت البضائع قد انتقلت فى قارب غيرصالح للملاحة، أو غير ملائم لنقل البضاعة ،لأن الصياغة لم تشر الى القارب .(3).

وفيما يتضح أن الملاءمة ، تسرى على الوسائط الناقلة ، فى النقل البرى من الرصيف بميناء التفريغ إلى المخازن النهائية ، باعتبار ان التغطية فى الشروط الجديدة تبدأ من المخازن الى المخازن .(4).

**2 - يتنازل المؤمن عن أية مخالفة للاشتراطات الضمنية بصلاحية السفينة للملاحة وملاءمتها لنقل البضائع المؤمن عليها، ما لم يكن المؤمن له وتابعوه على علم بعدم الصلاحية أوعدم الملاءمة 5.2 :**

يهدف هذا الشرط إلى التخفيف على الشاحن " المؤمن له " الذى لم يكن من السهل عليه إدراك أن السفينة صالحة للملاحة ، أو أن ربان السفينة على درجة عالية من الكفاءة ، أو أنها ملائمة لإستلام البضاعة ، وتقديراً لذلك ربط الشرط بين عدم مسؤولية المؤمن عن عدم صلاحية السفينة وعدم الملاءمة ضرورة علم المؤمن له أو تابعيه .

---

(1) (( Ivamy . Carriage of goods by sea. P. 111 ))
(2) (( Peter Koh . soon Kwang. P. 37 ))
(3) (( Brown . P. 15 ))
(4) (( Peter Koh soon Kwang . P. 37 ))

فإذا كان المؤمن له او تابعوه يـ مون بذلك ، فإن المؤمن لايكون مسؤولاً عن الأضرار التى تقع للبضائع ، فالمؤمن يمكنه أن يدفع بخرق شرط جوهرى يتعلق بصلاحية السفينة ضد أى مطالبة ناجمة عن أى سبب كان .(1)

وفيما استقر عليه الفقه مسترشداً بالقضاء المقارن ، إن عبء إثبات علم المؤمن له أو تابعيه يقع على المؤمن ،(2) كما أن إثبات عدم صلاحية السفينة يقع كذلك على المؤمن .(3)

فإذا كانت البضاعة قد نقلت فى سفينة غير صالحة للملاحة ، وغير ملائمة، ولم يكن المؤمن له أو تابعوه ،على علم بظروف النقل ، فان المؤمن وفقاً للبند (2.5) له أن يتخلى عن مخالفة الاشتراطات الضمنية بعدم صلاحية وملاءمة السفينة .

وتشمل عدم الملاءمة وسائط النقل المدرجة بالبند (1.5) إلا أنه يلاحظ أن تنازل المؤمن عن مخالفة الاشتراطات الضمنية بصلاحية السفينة للملاحة وملاءمتها لنقل البضاعة ، قد اقتصر على السفينة فقط .

**7.12: شرط استثناء الحرب :**

لايغطى هذا التأمين بأى حال من الأحوال الخسائر و الأضرار والمصروفات فى حالة .

**أ – الحرب او الحرب الأهلية أو الثورة أو العصيان أو التمرد أوالمنازعات الأهلية الناشئة عن أى منها ، أوعن أى عمل عدائى من أو ضد أية قوة محاربة :**

يوجد هذا الشرط فى المجموعات (أ) ، (ب) ، (ج) ، وإن كانت فى المجموعة (أ) بصياغة مختلفة ورغم أن دلالة الشرط واضحة فى استثناء الأخطار المشار اليها ، إلا أن العبارات الواردة فى هذا الاستثناء لها دلالتها الخاصة فالحرب

---

(1) (( N.G. Hudson . P. 21 ))
(2) (( R.J Lambath. P. 48 . Cantiere meccanic Brindisiano V . Janson (1912) 2 k . B . 112 - 3 K B . 452 ))
(3) (( Arnould's law of marine insurans and average . P. 579 . Published by Steven's and Son's . London ))

" ينبغى ان تفسر بمعناها العادى لأنه لايوجد معنى خاص لمصطلح" الحرب " وإن كانت الحرب غالباً ماتقع بين دولتين .(1) فإن هناك من يذهب إلى أن مفهوم الحرب ، يشمل الحرب الأهلية .(2).

خلافاً لما يراه البعض من أن الحرب الأهلية هى درجة من العداء يمكن وصفها بأنها حرب بين طائفتين ، أو أكثر فى نفس البلد .(3).

وتأخذ دلالة مصطلحات الثورة والتمرد والعصيان جميعها مفهوم متداخل مع الحرب الأهلية .(4).

غيرأن الثورة والتمرد أقل درجة من الحرب الأهلية خلافاً للعصيان الذى عرف بأنه انتفاضة تأخذ طابع العنف لمجموعة تهدف إلى قلب نظام الحكم والسيطرة على السلطة .(5).

ويذهب الفقه مسترشداً بالقضاء المقارن ، فى تعريفه للاضطرابات المدنية بأنها عصيان مجموعة من الناس لتحقيق هدف عام ، وإن كان لايعنى بالضرورة أن تؤدى الى التمرد ، كما انه قد لاتوجد النية فى قلب نظام الحكم ولكن يقتضى بالضرورة توافر الاضطرابات والضوضاء .(6).

بينما مصطلح الشغب ، يقصد به الاضطرابات والعنف ، ولهذا المصطلح معنى خاص بالقانون الجنائى ، وهو المعنى الذى يأخذ به التأمين .(7).

ولايكون المؤمن مسؤولاًعن أية خسائر أو أضرار او مصروفات ، تكون ناجمة عن الأخطار الواردة بالبند 6.1 .

---

(1) (( Peter Koh soon Kwang. P. 40 ))
(2) (( Ivamy Carriage of goods by sea. P. 222 ))
(3) (( Arnould's . (1981) Law of marine insurance & average . P. 772 ))
(4) (( Arnould's . P. 773 ))
(5) (( Arnould's . P. 772 ))
(6) (( Arnould's . P. 773 ))
(7) (( Arnould's . P. 773 ))

**ب - الاستيلاء أو الحجز أو القبض او الايقاف وما ينشأ عنها أو منها أو عن محاولة القيام بها من نتائج :**

ـ يوجد هذا الشرط فى المجموعتين (ب) ، (ج) ، وقد تم اضافة " القرصنة " للمجموعة (أ) ، القرصنة مغطاة تأمينياً .

ومما يذهب اليه الفقه والقضاء فى تعريفه " للإستيلاء " ( بأنه كل عمل يهدف الى الاستيلاء أو الاخذ بواسطة الأعداء أو المتمردين ) ، بينما الحجز يأخذ مفهوماً موسعاً ، ( فهو يقصد به الحيازة ، إما بواسطة سلطة خوّلها القانون ذلك، أو بواسطة قوة ) ، كما أن الاستيلاء يهدف إلى أخذ الممتلكات بينما الحجز قد يكون مؤقتاً .(1)

أما القبض عادة مايتم بواسطة الحكومة، بغرض الاحتفاظ بالبضاعة أوالسفينة بشكل مؤقت .(2)

ويكون المؤمن غير مسؤول عن كافة الأخطار المشار اليها فى الشرط ، إلا أن المؤمن مسؤول عن القرصنة ، متى كانت التغطية وفقاً للمجموعة (أ) .

**ج - الألغام والطروبيدات أو القنابل المتروكة أو أية أدوات حرب أخرى متروكة 6 .3 :**

كان هناك شك حول ما إذا كانت الخسائر الناجمة عن الأسلحة المهجورة ضمن الأخطار البحرية أو الحربية ، فبعد هذا الشرط أصبح من ضمن الأخطار الأخرى .

ويهدف هذا الشرط إلى اعفاء المؤمن من المسؤولية عن الأضرار والخسائر التى تسببها الالغام المهجورة ، ولو كانت قد نشأت من اعمال عدائية سابقة .(3)

---

(1) (( Peter Koh soon Kwang. P. 41 ))
(2) (( Peter Koh soon Kwang. P. 41 ))
(3) (( Brown . P. 14 ))

### 7.13 : شرط استثناء الاضرابات :

لايغطي هذا الاستثناء بأى حال من الاحوال الخسائر أو الأضرار أوالمصروفات التي يكون سببها المضربون أو العمال الممنوعون من العمل او الاشخاص المشتركون فى القلاقل العمالية او الشغب او الأضطرابات الاهلية .

بموجب هذا الشرط لايكون المؤمن ، مسؤولاً عن الأخطار الواردة به، إلا أن ذلك لايمنع المؤمن له من ابرام تأمين يتعلق بتغطية أخطار الاضرابات .

ونجد الاستثناء الوارد بهذا الشرط يقتصر على مجموعة (ب) ، (ج)، ولايمتد الى المجموعة (أ) حيث يعتبر خطر الاضطرابات مغطى بموجب المجموعة (أ) مالم يكن قد تم استثناؤه من خلال شرط اعفاء الاضراب .(1)

ولايكون المؤمن مسؤولاًعن الأخطار الواردة بهذا ، إلا أن ذلك لايمنع المؤمن له من إبرام تأمين ، يتعلق بتغطية أخطار الاضرابات .

ولايوجد تعريف محدد للإضراب ، فينبغى أن يفهم بمعناه العادى ، ويذهب بعض الشرّاح إلى أن " الإضراب هو وقف العمل من قبل العمال بشكل عمدى لمواجهة مطالب من أرباب العمل ، غير ان الممنوعين من العمل يقصد به رفض رب العمل استمرار العمال ما لم يتم الاتفاق على شروط معينة .(2)

**أ - الناجمة عن الاضطرابات أو إغلاق الأعمال أو القلاقل العمالية أو الشغب او الاضطرابات الاهلية :**

لايكون المؤمن مسؤولاً عن كافة الخسائر والأضرار أو المصروفات الناجمة عن الأخطار الواردة بهذا البند ، وهناك اختلاف فى المعيار الذى يمكن أن يتحدد به الاعفاء ففى البند (7 .1) ، اشترط أن يكون السبب المباشر لتلك الأخطار المستثناة ، بينما اشترط فى البند (7 .2) ان تكون الخسائر او الأضرار أو المصروفات " ناجمة " عن تلك الاخطار .

---

(1) (( Peter Koh soon Kwang. P. 42 ))
(2) (( Peter Koh soon Kwang . P. 42 ))

مثال ذلك متى كانت الخسارة سببها المباشر النار فإن المؤمن لايكون مسؤولاً إذا كانت تلك الخسارة ناجمة عن بعض الأفعال من أشخاص أثناء الشغب .(1).

**ب – التى يكون سببها أى ارهابى او شخص يتصرف بدافع سياسى :**

ادخل هذا الشرط بغرض استبعاد التغطية عن الاضرار والخسائر التى تنشأ بسبب اعمال ذات اهداف سياسية ، فاذا تضررت البضاعة بواسطة قنبلة موقوتة من قبل مجموعة بهدف سياسى فإن تلك الاضرار لاتكون مغطاة .(2).

هذا ويذهب الشراح الى أن الاستثناء يسرى كذلك على المختطفين ومثيرى القلاقل .(3).

ولم يعد هذا الخطر من الأخطار البحرية ، بل أصبح من الأخطار التى تغطى وفق شروط تغطية أخطار الاضرابات .(4).

**7.14: سريان التغطية :**

هناك ارتباط بين البند رقم (8) الخاص بالنقل ، والبند رقم (9) شرط انتهاء سريان عقد النقل والبند رقم (10) ، الشرط الخاص بتغير الرحلة، وخصوصاً فيما يتعلق بسريان التغطية .

1 – **شرط النقل** : يبدأ سريان هذا التأمين من الوقت الذى تترك فيه البضاعة المخازن أو أماكن الايداع فى المكان المحدد بالوثيقة لبدء عملية النقل ، ويستمر أثناء نقلها بالطريقة المعتادة ، ويذهب جانب من شراح التأمين الى ان نطاق التغطية الواردة فى الوثائق (أ) ، (ب) ، (ج) ، هو إعمالُ لشرط التغطية من المخازن الى المخازن " فى الوثيقة السابقة " ، والشرط رقم (2) يتعلق بامتداد الضمان .

---

(1) (( Brown . P. 14 ))
(2) (( Peter Koh soon Kwang . P. 42 ))
(3) (( N.G. Hudson . P. 23 ))
(4) (( Mankabady. P. 532 ))

فإن ترك البضاعة للمخازن يقصد به ، التحرك المادى للبضاعة بغرض النقل ، ولايكفى مجرد وضع البضاعة بالشاحنة والتى تبقى فى المبنى . (1)

ويحدد للمؤمن له المكان الذى يبدأ قبل النقل .

ومما يتضح انه وفقاً للشروط الجديدة التى قدمت للتغطية امتد نطاقها بالبند (8) فقد نصت على أنه :

2 - بتسليم البضاعة إلى مخازن المرسل اليه او إلى أى مخزن نهائى أو مكان آخر للايداع فى جهة الوصول المذكورة بالوثيقة ، بند (8 . 1 .1) أو بتسليمها إلى أى مخزن او مكان آخر للايداع سواء قبل او فى جهة الوصول المذكورة بالوثيقة، والذى يختاره المؤمن له لاستعماله ، (بند رقم 8 . 1 . 2) .

ويعد من ضمن حالات التسليم فى مكان التخزين التى يرغبها المؤمن له للفرز وللتوزيع ، وبعد تسليم البضاعة لمخازن الجمارك حيث يتم تخزينها لحين سداد رسوم الجمارك تسليماً .

3 - عند انقضاء ستين يوماً بعد اتمام عملية تفريغ البضاعة المؤمن عليها من السفينة الناقلة فى الميناء النهائى للتفريغ ، ايها اسبق فى الحدوث.(بند 8 . 1 .3) .

تنتهى التغطية بمجرد انتهاء ستين يوماً ، حتى ولو كان من المتعذر ايصال البضاعة فى المدة المقررة ، وينتهى التأمين ، ما لم يتمكن المؤمن له من الاتفاق على شروط خاصة مع المؤمن لإستمرار التغطية .

4 - فى حالة إرسال البضاعة بعد تفريغها من السفينة الناقلة من ميناء التفريغ وقبل انتهاء مفعول التأمين الى جهة وصول تخالف تلك الموضحة بالوثيقة ، فإن هذا التأمين مع استمرار سريانه فى نطاق قواعد الانتهاء الموضحة بعالية لايمتد الى ما بعد بدء عملية نقل البضاعة الى جهة الوصول الأخرى ( بند 8 . 2 ) .

وهذا الشرط يراد به انتهاء التأمين بعد التفريغ من السفينة ، ويظهر فى حالة اعادة بيع البضاعة من قبل المؤمن له ، فهذا الشرط يشير الى ان التأمين الأصلى ينتهى فى الوقت الذى تبدأ فيه عمليات النقل الأخيرة .

---

(1) (( N.G. Hudson. P. 24 ))

5 – يظل هذا التأمين سارياً مع خضوعه لقواعد الانتهاء الموضحة بعاليه ، ولأحكام الشرط رقم . 9 . أدناه أثناء التأخير الخارج عن إرادة المؤمن له ، والإنحراف والتفريغ القهرى ، وإعادة الشحن ، والنقل من سفينة إلى أخرى ، كذلك أثناء أى تغير فى خط سير الرحلة بسبب استعمال الرخصة المخولة لمالك السفينة او مستأجرها ، بمقتضى عقد النقل ( بند 8 . 3 ) .

ويعالج هذا الشرط ، حالات معينة يبقى فيها التأمين سارى المفعول ، دون أن يلتزم المؤمن له بتقديم إخطار للمؤمن متى كان التأخير خارج ارادته .

فى حالة الانحراف ، التفريغ الاضطرارى ، وإعادة الشحن من سفينة لأخرى ، أو أى وسائط نقل متعددة يجيزها عقد النقل ، على أن لايتعارض ذلك مع انتهاء سريان التغطية الواردة بالبند (9) .

فإذا تضررت السفينة التى تنقل البضاعة ، واضطرت الى تفريغ الشحنة فى ميناء اضطرارى لإصلاح السفينة ، والتى تعد ضرورية لمواصلة الرحلة ، فإن التغطية تستمر ضد جميع الأخطار .(1)

كذلك تشمل التغطية التأخير فى ميناء التفريغ اثناء فحص المستندات من قبل الجمارك أو فحص البضاعة ، على أن ذلك لايشمل التأخير الناجم عن عدم مطابقة المستندات اذا كان ذلك مرده إلى أخطاء المؤمن له ، وقد حدد البند(3.8) الحالات التى يعتبر فيها التأمين سارياً ، والعلة من استمرار التغطية الناجمة عن التأخير الخارج عن إرادة المؤمن له ، يسرى على الحالات المحددة بهذا الشرط ، ولايسرى على غيره ، لأن القول بخلاف ذلك يتعارض مع شرط الاستثناءات الواردة بالبند (4 .5) والتى تعفى المؤمن من المسؤولية عن أية خسارة يكون سببها المباشر التأخير ... ) .(2)

---

(1) (( N.G. Hudson. P. 25 ))

(2) (( انظر خليفة محمد التواتى – (1994) " المختصر فى شروط التأمين البحرى " ، الناشر شركة ليبيا للتأمين ))

وفيما يبدو ان تحديد الحالات الواردة بالبند (3.8) لها دلالتها ، ويمكن للمؤمن أن يستثنى غير تلك الحالات .

ونتعرض للانحراف ، (*Deviation*) والنقل من سفينة لاخرى (*Transhipment*) بشئ من الايجاز .

**7.14.1 : الانحراف البحرى (Maritime deviation) :**

يذهب الفقه إلى أن الانحراف ، يقع عندما يقوم ربان السفينة بطريقة اختيارية وبدون مبرر قانونى ، بمغادرة الطريق (*Usual route*) الجغرافى المعتاد والتى يفترض أن يتبعها بغرض الوصول الى نقطة الوصول .(1)

ويتضح من هذا التعريف أن الانحراف ينبغى أن يكون اختياريا ، وإذا ما كان كذلك ، فان المؤمن له لايكون له الخيار فيما قام به الناقل ، إذا كان لذلك ما يبرره استمرار التغطية الواردة بالبند (8 .3) .

وفوق ذلك ، فإنه كما يتضح أن الانحراف قد يكون له ما يبرره قانونا فى حالة الانحراف بغرض انقاذ السفينة او الأرواح، ولذلك، متى كان للانحراف مبرر قانونى فإن المؤمن له يحق له المطالبة عن الخسارة التى تنشأ عن الانحراف .

**7.14.2 : النقل من سفينة لأخرى (Transhipment) :**

يكون المؤمن مسؤولاعن أية خسارة ناشئة عن عمليات النقل من سفينة إلى أخرى ، وعن الأضرار والخسارة عند إنزال البضاعة ، وتستمر هذه التغطية ، وفقاً للبند (8 . 3) على أنه يتعين مراعاة مقتضيات انتهاء عقد النقل بند (9) . (2)

**7.15 : شروط انتهاء سريان عقد النقل :**

فى الأحوال التى لادخل للمؤمن فيها ، إذا انتهى سريان النقل فى ميناء أو مكان خلاف مكان التسليم المذكور به ، او اذا انتهت المخاطرة قبل تسليم البضاعة كما هو محدد فى الشروط رقم (8) اعلاه عندئذ ينتهى مفعول هذا التأمين ، ايضاً

---

(1) (( Shorly and Giles Shipping law . P. 275 ))
(2) (( Peter Koh soon Kwang . P. 48 ))

اذا لم يبادر المؤمن له على الفور إلى إخطار المؤمن مع طلب استمرار التغطية، وفى هذه الحالة يستمر التأمين نظير ما يتقرر من قسط اضافى .

وبهذا يستمر التأمين حتى يتم بيع وتسليم البضاعة فى ذلك الميناء او المكان، أو ( اذا لم يوجد اتفاق آخر ) فلمدة أقصاها ستون يوماً ، بعد وصول البضاعة المؤمن عليها الى ذلك الميناء او المكان ، ايهما اسبق فى الحدوث (بند 1.9) .

واذا ارسلت البضاعة خلال فترة الستين يوماً ، ( او اى امتداد يتفق عليه ) الى جهة الوصول المذكورة بالوثيقة او الى مكان وصول اخر فيستمر التأمين حتى الانتهاء ، وفقاً لقواعد الشرط رقم (8) اعلاه بند (9 . 2) .

اذا قام الناقل بانهاء عقد النقل من ميناء غير ميناء الوصول ، أو ميناء آخر وكان ذلك الإنهاء خارج إرادة المؤمن له، فإن شرط الانتهاء لعقد النقل يبدأ سريانه .

فالناقل ، ما لم يكن هناك خطأ من جانبه ، يمكنه من خلال عقد النقل أن يعفى نفسه من بعض الالتزامات ، من خلال شرط يسمح له بتفريغ البضاعة فى ميناء غير ميناء الوصول ، فيضطر الناقل للتفريغ فى ميناء اختيارى وإنهاء عقد النقل . (1)

ومثال ذلك منع السفينة ، كماهوالحال عند إغلاق قناة السويس ، بما يترتب عليه فسخ عقد النقل .(2)

وبانتهاء عقد النقل فإن التغطية التأمينية تنتهى تبعاً لذلك ، لأنه لاتوجد شروط التغطية الجديدة مبدأ استمرارية التغطية بشكل تلقائى ، ولكن تنتهى التغطية ومن ثم انتهاء عقد النقل على هذا النحو، وإذا كان ذلك خارج ارادة المؤمن له، فانه يمكن لتغطية التأمين أن تبقى ، وذلك بتوافر شرطين :

**الأول** : أن يقوم بإخطار المؤمن .

**الثانى** : أن يدفع المؤمن له قسطا اضافيا مقابل استمرار التغطية . (3)

---

(1) (( Brown. P. 22 ))
(2) (( N.G. Hudson. P. 25 ))
(3) (( Brown. P. 23 ))

وإن كان ذلك ، قد يترتب عليه أن يكون المؤمن فى وضع يمكنه من فرض شروط أخرى تكون أكثر صرامة من الشروط المدرجة بالوثيقة . (1)

وللمؤمن له مدة ستين يوماً من تاريخ الموافقة على استمرار التغطية، وتنتهى التغطية اذا تم نقل البضاعة الى ميناء الوصول أو تم بيعها وتسليمها فى ميناء خلال تلك المدة المحددة .(2)

ولايوجد خلاف بين البند (8) والبند (9) من حيث المدة ، إلا أن هناك اختلاف من حيث وقت بدء سريانه ، ففى البند (8) تبدأ المدة من انتهاء التفريغ، بينما تبدأ المدة بالبند (9) من الوقت الذى تكون فيه قد وصلت الى ميناء (؟) أو مكان (؟) ويقدم هذا الشرط تغطية لاتزيد عن ستين يوما حتى يتمكن المؤمن له من تقديم البضاعة للمشترى فى ميناء التفريغ الأصلى المبين بالوثيقة أو أى ميناء آخر تنتهى التغطية وفقاً للاحكام المبينة فى البند (8) .(3)

### 7.16 : شرط تغيير الرحلة :

إذا قرر المؤمن له تغيير جهة الوصول بعد بداية سريان التأمين فعليه أن يخطر المؤمن على الفور، وعندئذ يستمر التأمين نظير ما قد يتقرر من تعديل فىالقسط أوفى الشروط .

ويعطى هذا الشرط المؤمن له امكانية الاستفادة من التغطية التأمينية ، على أن يكون ذلك ، مقابل تغيير فى شروط الوثيقة ، فقد يرى المؤمن أن تغير الرحلة قد يؤدى الى تفاقم الأخطار ، الأمر الذى يستوجب وضع شروط خاصة ، تتناسب وحجم الأخطار المترتبة على تغير تلك الرحلة .

### 7.17 : شروط مصروفات الارسال :

اذا حدث نتيجة لتحقيق خطر مغطى بهذا التأمين ، أن انتهت الرحلة فى ميناء او مكان خلاف مكان الوصول المذكور بالوثيقة ، يلتزم المؤمن بتعويض عن

---

(1) (( Peter Koh soon Kwang. P. 49 ))
(2) (( N.G. Hudson. P. 25 ))
(3) (( Brown . P. 23 ))

أى مصروفات إضافية مناسبة معقولة يكون قد تكبدها المؤمن له ، لتفريغ وتخزين البضائع المؤمن عليها ، وإعادة شحنها الى المكان المذكور بالوثيقة .

على أن هذا الشرط لا ينطبق على حالات العوارية ومصروفات الإنقاذ، ولايشمل التكلفة عن الخطأ أو الإهمال أو الإعسار أو القصور المالى من جانب المؤمن لـه او تابعيه ، كما أنه يخضع للاستثناءات الواردة بالشروط ارقام (4. 5 . 6 .7) اعلاه .

ويتضح من هذا الشرط أن التعويض يكون عن المصروفات ، التى تنشأ عن خطر مؤمن عليه ، وأن الشرط يتعلق بالمصروفات الإضافية ، متى كانت معقولة، وليس عن قيمة التعويض المقدرة للشىء المؤمن عليه .

على أن الفقرة الأخيرة منه، تهدف إلى عدم تحميل المؤمن مصروفات تتعلق بالعوارية العامة ، أو القصور المالى أو إعسار المؤمن له او تابعيه .

**7.18 : الخسارة الكلية :**

لاتجوز المطالبة بخسارة كلية تقديرية ما لم يتم التخلى عن البضاعة لاسباب معقولة ، اما لحتمية اعتبارها خسارة كلية فعلية ، او لأن تكاليف استرداد وتعديل وارسال البضاعة الى جهة الوصول المذكورة بالوثيقة قد تزيدعن قيمتها عند الوصول .

ويوجد نوعان من الخسارة ،الخسارة الكلية (*Actual total loss*) : وهى الخسارة التى تتعرض لها البضائع ، أو عندما يكون ضررها أدى إلى درجة أنه لم يعد هناك إمكانية للتأمين عليها ، أو عندما يُحرم المؤمن له من محل التأمين بحيث يتعذر إعادته اليه .

والخسارة الكلية فى رأى الفقه لاتشمل الضرر الفعلى للبضاعة ، وإنما تشمل التغير المادى للبضاعة ، وفقدان خواصها ، ويدلل الفقه على ذلك ، بما عرض على القضاء ، فى قضية تتلخص وقائعها ، ان كمية من التمور فى صندل بحرى غرقت (*Shallow Water*) وقد تم إنقاذ البضاعة ، إلا أن التمور أصبحت ملوثة، وغير صالحة للاستهلاك البشرى على الرغم أنها صالحة لصناعة الكحول ، فقضت

المحكمة أن الخسارة كلية . (1)

ولاعتبار أن الخسارة كلية يعنى بالضرورة ، أن تكون البضاعة قد هلكت بالكامل ، فقد ذهب الفقه مسترشداً بالقضاء المقارن ، بأن الضرر فى حالة الخسارة الكلية ينبغى أن يلحق بكل البضاعة ، ويدلل الفقه على ذلك فيما قضى به من أن عدداً من الأنابيب تضررت ولم يبق منها سليماً إلا 12 أنبوباً وشكلت الخسارة فى مجموعة 98 % إلا أن القضاء لم يعتبر ذلك بمثابة خسارة كلية .

أما بالنسبة للخسارة التقديرية أو الحكمية (*Constructive total loss*) وهى الخسارة الفعلية ولكن من خلال المفهوم التجارى تكون قد تضررت أو هلكت كلياً، وتعتبر فى حكم الخسارة الفعلية متى كانت الخسارة للبضاعة تبدو حتمية ، أو أن إعادة الحال إلى ما كان عليه سيكون مقابل مبالغ أكثر من قيمة البضاعة . (2)

ويتبين من الشرط أن المؤمن ربط التعويض حالة الخسارة التقديرية، بضرورة تخلى المؤمن له عن البضاعة وذلك متى توافرت مبررات الخسارة الكلية، أو أن إعادتها الى ما كانت عليه ، او إرسالها إلى ميناء الوصول سيكون مكلفاً .

وقد تضمن القانون البحرى الليبى نصاً يتعلق بالتخلى عن البضائع ، وحدد ضوابط لإعمال شرط ترك البضائع بينتها المادة 371 بحرى .

والتأمين باعتباره يمثل تغطية للخطر ، يتطلب حرص المستورد أو المصدر على السواء بضرورة تحديد الأخطار المغطاة ، وشروط التغطية المطلوبة بشكل واضح ودقيق .

---

(1) (( Asfar and Co . V . Bludell . (1896) 1 Q . B . 123 ))
(2) (( D . M . Day . (1982) The law of internationl Trade . P. 121 ))

# الفصل الثامن

## الإعتمادات المستندية وعقود التصدير والإستيراد

# الفصل الثامن

# الإعتمادات المستندية وعقود

# التصدير والإستيراد

**8 . تمهيد :**

يشكل عقد البيع أولى حلقات التجارة الدولية ،حيث يقوم بائع فى بلد (أ)، ببيع بضائع للمشترى فى بلد (ب) ، مما يتطلب إجراءات خاصة لتنفيذه من حيث نقل البضائع من مكان المصدر إلى مكان المستورد ، فى مقابل إنتقال الثمن من المستورد إلى المصدر .

ولتحقيق تلك الحلقة ، لايخلو الأمر من صعوبة ، والتى تعتبر من خصائص التجارة الدولية خلافاً للبيوع المحلية ، حيث يتم إنتقال السلع والثمن بصورة مبسطة .

ففى التجارة الدولية لايتوقع أن يعتمد المصدر على ثقته فى قيام المستورد بدفع الثمن ، نظراً لعدم معرفته بوضعه المالى ، بسبب عامل الإنفصال الجغرافى بينهما ، كذلك إمكانية إختلاف النظام القانونى لدولة المصدر عنه فى دولة المستورد .(1)

ناهيك عن إحتمال حالة من العداء السياسى ، بين دولة البائع ودولة المشترى ، الأمر الذى قد لايطمئن إليه المصدر فى الحصول على ثمن البضاعة نتيجة لتلك الصعوبات .

وفوق ذلك فقد لايطمئن المصدر ( البائع ) إلى وجود عُملة صعبه، أو صعوبة تحويلها من بلد المستورد ( المشترى ) ، لذا يتردد فى تسليم البضاعة ، قبل أن يتحقق من أن الدفع سيتم فيما بعد ، كذلك الأمر بالنسبة للمشترى الذى قد لايروقه دفع ثمن البضاعة ، دون أن يطمئن إلى وصولها .

---

(1) (( B.S. Wheble . (1976) Documentary Credits , the International chamber of commerce code of practice. P. 8. Journal of maritime law and commerce ))

وترتيباً على ذلك ، إقتضت الضرورة وجود الإعتماد المستندى ليكون ال
الذى يتزامن فيه إنتقال البضاعة ، مع إنتقال الثمن عبر المستندات التى تمثل البض
وثمن البضاعة .(1)

وبرز الإعتماد المستندى كأداة مقبوله فى التجارة الدولية لمساعدة الطرفين ،
والمشترى ، وقدم ضمان مراقبة إنتقال البضائع وثمنها عبر آلية يقوم بها ا
المصرفى ، ذلك أن عقد البيع لايكفى بذاته كضمان للمصدر للحصول على
المبيع ، خصوصاً إذا كان هناك إفلاس من جانب المستورد .

فالإعتماد المستندى بدوره يقدم ضمان التعهد بالدفع من مركز مالى أق
وهو المصرف الذى أصدر الإعتماد ، إذا أنه قد يتعذر على البائع عند تص
للبضاعة إلى الخارج الحصول على ثمنها ، حالة وجود حرب أو أعمال عدائية
دولته ودولة المشترى، أو عدم إستقرار الظروف السياسية فى بلد المشترى .(2)

فالإعتماد المستندى حالة تعزيزه فإنه يقدم تعهداً للبائع بالحصول على
المبيع داخل وطنه ، إضافةً إلى ذلك قد يوفر على المصدر الوقت المنتظر للدفع
بلد المستورد ، خصوصاً متى كانت الإتصالات ضعيفة ، فيمكنه الحصول على
المبيع فى وقت أقل من مصرف التعزيز فى بلده .

## 8.1 : تطور الإعتمادات المستندية فى حقل التجارة الدولية :

نتيجه لإنتشار إستخدام الإعتمادات المستندية فى التجارة الدولية ، فقد د
الضرورة إلى تنظيمها .(3)

ولايبدو فى ذلك شيء من الغرابة أن تقوم الأطراف ذات العلاقة بالدعوة إلى ضر
تنظيم وتوحيد القواعد المتعلقة بالإعتمادات المستندية ، لتفادى إشكالات التطبيق
برزت مع العرف التجارى .

---

(( B.S Wheble . P . 8 ))

(( Mark HOP Good ( 1989 ) Law of Banking . P. 618 . Published by Butterrworths . London ))

(( Bengamin's . (1987) Sale of goods . P. 1372 , Published by Sweet and Maxwell , London ))

ويذهب الشرّاح إلى أن إستخدام الإعتمادات المستندية يعود إلى أكثر من 150 عاما كأداة لتمويل صفقات التجارة الدولية .

وقد ساهمت الحرب العالمية الأولى فى إبراز أهمية الإعتمادات المستندية ، كأداة لتنظيم الدفع ، حيث أدت الحرب إلى ضعف الإتصالات بين المصدرين والمستوردين، الأمر الذى أثر على إتصال المصدرين بالمستوردين السابقين ، وبدأ البحث عن تجار آخرين ، ولم تنمُ الثقة التجارية بينهم وبالقدر الذى كانت الإعتمادات المستندية خير معين للتجار المصدرين والمستوردين فى تلك الفترة ، وأصبحت جسراً للثقة التجارية بينهم ، ولما قدمته الإعتمادات المستندية من رد إيجابى تبنت غرفة التجارة الدولية مسألة تنظيم وتوحيد التطبيقات المصرفية .

وكانت أول بادرة ذات طابع دولى عام 1933 ، وهى المحاولة الأكثر نجاحاً ، وتعد فى راى البعض أول صياغة للقواعد المنظمة للإعتمادات المستندية، والتى استمرت على ذلك حتى مراجعتها عام 1951 .(1) ونتيجة للتفاهم بين المصارف البريطانية ، وغرفة التجارة الدولية بهدف توسيع نطاق تطبيق القواعد المنظمة للإعتمادات المستندية ، لذا إقتضت الضرورة مراعاة المسائل التى أبعدت المصارف بدول الكومنولث ، والمصارف البريطانية ، فقد تم تعديل القواعد عام 1962م بما يحقق توسيع نطاق المشاركة .(2)

ومنذ عام 1962 ، برزت عدة تطورات فى تطبيقات التجارة الدولية، خصوصاً فى وسائط النقل المستخدمة فى عمليات نقل البضائع ، وما ترتب عليه من تغييرات فى شروط البيع (*F.Q.B*)، و (*C.I.F*) ،إضافة إلى ذلك إنعدام وضوح طبيعة العلاقة بين أطراف الإعتماد المستندى .(3) كذلك وجود بعض الغموض فى

---

(1) (( C . M. Schmitthof's . (1983) The new Uniform Customs for letter of credit . P. 193. Journal of Business law ))

(2) (( E.P.Ellinger (1987) The Uniform customs their nature and the 1983 Revision . P. 578, 579, 580 Journal of Lloyd's maritime and commerce law ))

(3) (( Frans . P. de Rooy (1984) Documantary Credit . P. 11, 12 Published by Kluwer law. London ))

بعض الأحكام بتلك القواعد مما أدى إلى سوء فهمها.(1).

كذلك ظهور النقل بالحاويات والتى لم تكن معروفة بالنسبة للقواعد المنظمة للإعتمادات المستندية، بل إن النقل بالحاويات لم يكن ايضاً معروفاً بالنسبة لقواعد هيغ (*Hague*) التى تنظم المسائل المتعلقة بسندات الشحن للنقل البحرى للبضائع عام 1924.(2)

وأمام هذه المعطيات قامت غرفة التجارة الدولية بمراجعة القواعد المنظمة للإعتمادات المستندية بما يتلاءم واحتياجات التجارة الدولية ، ونتيجة لتظافر الجهود بينها ، وبين منظمة الأمم المتحدة للتجارة الدولية .(3) لتنظيم المسائل المشار اليها فقد تم التعديل عام 1974 والذى أحتوى جملة من الأحكام أثبتت فعاليتها مع الزمن، إلا أن طبيعة تطور التجارة الدولية فرضت جملة من المتغيرات، حيث زيادة الرغبة فى إستخدام وقبول مستندات النقل ، بعد أن كانت تقتصر على مستندات النقل البحرى، فزيادة نطاق إستخدام النقل المشترك ساهم فى ظهور مستندات تتعلق بوسائط متعددة من ميناء إلى آخر ، فأصبحت المصارف تقبل تلك المستندات شريطة وجود تعليمات تجيز قبولها ، بدلاً من سند الشحن البحرى التقليدى .(4)

وكذلك المتغيرات التى طرأت على نوع التغطيات التأمينية ، وماتبعه من الغاء النموذج القديم المعروف (*S.G*) وإحلال الشروط الجديدة الصادرة عن سوق لندن والمعروفة بالمجموعة (أ) ، (ب) ، (جـ) .

وقد أثرت تلك المتغيرات على بعض أحكام القواعد المنظمة للإعتمادات المستندية، حيث لم يشهد تعديل عام ، 1974 ، تلك التطورات ، وترتيباً على ذلك كانت المبررات تستوجب التعديل ، وتم تشكيل فريق عمل يتكون من المصارف، وممثلين

---

(1) (( B.S. Wheble . (1975) Uniform Customs and parctice for Documentary credit (1974) . P. 281 Journal of Business law ))

(2) (( Tood . Paul . (1986) Modern Bills of lading . P. 107 . Published by collins . London ))

(3) (( أنظر منشورات غرفة التجارة الدولية رقم 290 ))

(4) (( C . M. Schmitthoff's . (1983) The new Uniform Customs for letter of credit . P. 194. Journal of Business law ))

عن المؤسسات التجارية ،والصناعية، وهيئات النقل، وشركات التأمين ، حيث أوكلت لهذا الفريق مهمة مراجعة نصوص القواعد المنظمة للإعتمادات المستتندية .(1).

وتم التعديل بظهور أنواع جديدة من الإعتمادات المستندية مثل ( *Deferred Payment Credit* ) الإعتماد ذى الدفع الآجل ، والإعتماد المستندى الإحتياطى ( *Stand by credit* ).(2).

وظهر تعديل عام 1983 ، وأخيراً عدلت القواعد عام 1993 وتضمنت جملة من المسائل التى برزت خلال تطبيقات التجارة الدولية .

وينبغى أن يلاحظ ، أن قواعد الإعتمادات المستندية قد تطورت من خلال المشتغلين بالتجارة الدولية، فإن سريانها بين الأطراف يكون بمثابة قواعد عرفية وليست قانونية .(3).

## 8.2 : الخصائص الجوهرية للإعتمادات المستندية :

ولئن كانت القاعدة العامة هى وجود خصائص مشتركة من الوجهه القانونية، بين العقود فى أركانها الأساسية ، إلا أن هناك ذاتية تتميز بها بعض العقود ، كما هو الحال فى ذاتية الغرر بالنسبة لعقد التأمين .(4).

فقاعدة تطهير الدفوع ، تعتبر من خصائص الكمبيالة مثلاً، وفى هذا السياق ، يمكن القول أن للإعتماد المستندى ذاتيه خاصة تعد من المسائل الجوهرية لتنفيذ آلية هذا المستند بالتجارة الدولية ، وتجاهل تلك الذاتية يؤثر فى الإعتماد المستندى ويعيق دوره فى آلية التجارة الدولية وهذه المبادئ الأساسية :

1) - مبدأ ضرورة شرط التطابق (*Stirct complaincc*) .

2) - مبدأ عدم تجاوز آلية الإعتماد المستندى (*NO. Short circat*) .

---

(1) (( أنظر منشورات غرفة التجارة الدولية رقم 400 )) .

(2) (( **E.P. Ellinger (1987) The Uniform Customs their nature and the 1983 Revision . P. 589,590 Lloys's Maritime and Commercia law** ))

(3) (( **Rolf Eberth . (1977) Documentary Credit in Germany and England P. 29 . Journal of Business law** ))

(4) (( د. السنهورى . " عقود الغرر وعقد التأمين" . صفحة 1140 ))

3) - مبدأ إستقلالية الإعتماد المستندى (*Autonomy of letter of credit*) .

### 8.2.1 : مبدأ ضرورة التطابق :

تتسم هذه الخاصية بضرورة التشدد فى شرط التطابق بين المستندات المقدمة، وشروط الإعتماد المستندى ، ذلك أن المصرف يستمد تعليماته من طالب الإعتماد ، ويستمدها مصرف المراسلة من المصرف فاتح الإعتماد .(1)

فإن المشترى يحتاج إلى أن يثق فى المصارف فى إتباع تلك التعليمات ، ولأن المصارف لاتهتم إلا بما ورد بالمستندات المقدمة ، ولاعلاقة لتلك المصارف بالبضائع ومتى تأكد للمصارف أن المستندات مطابقة فى ظاهرها لشروط الإعتماد، فإن مصرف المراسلة يسترد ما دفعه المصرف فاتح الإعتماد .

وتعتبر قاعدة شرط التشدد فى تطابق المستندات لشروط الإعتماد المستندى، هى الحماية التى تقررها القواعد المنظمة للإعتمادات المستندية لطالب الإعتماد.(2)

وتشكل خاصية شرط التطابق أهمية خاصة، بالنسبة للإعتماد المستندى، لذلك أكد القضاء المقارن على هذا المبدأ حتى قبل صدور تنظيم القواعد الموحدة للإعتمادات المستندية ، فقد ذهب القاضى " *Summer* " إلى أنه لايوجد مكان للمستندات التى تكاد تكون متطابقة أو تلك التى قد تؤدى نفس الغرض ".(3)

وسواء اكان الأعتماد المستندى قابلاً للإلغاء أم لا أو كان قد تم تعزيزه ، ففى جميع الأحوال يجب على المستفيد أن يقدم المستندات المطلوبة لتحقيق شرط التطابق .

وقد طرحت مسألة تطابق المستندات مع شروط الإعتماد المستندى أمام القضاء المقارن ، فى قضية تتلخص وقائعها، أن مصرفاً أستلم تعليمات من قبل طالب الإعتماد بفتح إعتماد مستندى معزز لصالح المدعى يتعلق بشحنة "فول سودانى" (*Coromandel ground nut*) وقام المصرف بفتح الإعتماد وإخطار المستفيد

---

(1) (( Tood paul . ( 1990 ) Modern bills of Lading . P. 57 ))

(2) (( E.P. Ellinger. (1981) Fraud in Documentary Credit Transactions . P. 260 Journal of Business law ))

(3) (( Equitable Trust co of New York . V. Dawson ( 1927) 27 L . L . I.R P. 49 - 52 ))

" المدعى " ، والذى قدم سند شحن يحتوى على نص " آلة – لب فول سودانى ذو قشرة " (Machine-shelled ground nut kernely) مصحوباً بقائمة تجارية تحتوى على عبارة (Coromandel ground nut) فقد رفض المصرف الدفع لعدم التطابق، فاعتبر المدعى ذلك خرقاً للعقد الذى تعهد بموجبه المصرف الدفع وفقاً للاعتماد المستندى ، وقد قبل الدليل الذى قدمه المدعى لمحكمة أول درجة ، فقد إعتبر القاضى Atkinson ، أن العبارات الواردة فى سند الشحن الخاصة بوصف البضاعة – متعارف عليها عالمياً ومطابقة للعبارة (Coromandel ground nut) الواردة فى الاعتماد المستندى ، إلا أن محكمة الاستئناف رفضت ذلك ،حيث اعتبرت شرط التطابق عاملاً أساسياً ، وأشارت إلى أنه عندما يصدر العميل " طالب الاعتماد تعليماته إلى المصرف بفتح الاعتماد ، فان المصرف يتحمل مخاطر تجاوزه لتعليمات طالب الاعتماد المحددة والتى كلّف بها . وتأسيساً عليه رفضت الدعوى .(1)

هذا وقد تناول تعديل عام 1993 والمتعلق بالقواعد المنظمة للإعتمادات المستندية تلك الخاصية ، حيث أشارت المادة الرابعة إلى أن يتم التعامل بين جميع الأطراف المعنية بعمليات الاعتماد بمستندات ولاتتعامل مع بضائع / أو خدمات / أو غير ذلك من أوجه التنفيذ التى تتعلق بها تلك المستندات .(2)

وللتأكيد على اهمية تلك الخاصية ، ربطت القواعد المنظمة للاعتمادات المستندية التزامات المصرف فاتح الاعتماد ، واتجاه طالب الاعتماد، والتزامات مصرف المراسلة اتجاه المصرف فاتح الاعتماد، بضرورة مراعاتها، وهو المعيار الذى يتم به فحص تلك المستندات .(3)

---

(1) (( J.H R yyner and Co. V . Hambros Bank Ltd ( 1943 ) I.K.B. P. 37 ))

(2) (( مادة 4 القواعد الموحدة للاصول والاعراف تعديل عام 1993 ))

(3) (( دلالة المادة 13 من القواعد الموحدة للاصول والاعراف تعديل عام 1993 ))

## 8.2.2 : مبدأ عدم تجاوز آلية الاعتماد المستندى :

إذا تضمن عقد البيع طريقة الدفع من خلال الاعتماد المستندى ، فإن البائع ملزم بتقديم المستندات إلى المصرف،ولايحق له أن يختصر الطريق ويقدم المستندات مباشرة إلى المشترى ، (1) ومطالبته بدفع الثمن .(2)

وقاعدة عدم الاتصال مباشرة ، تعنى عدم التخلى عن آلية الاعتماد المستندى وقصر دائرة آليته، والعلة فى ذلك ، أن جميع الأطراف تستفيد من آلية الاعتماد المستندى ، حيث يحصل البائع على ضمان من مركز مالى قوى ، وهو المصرف، وتستفيد المصارف من خلال الفوائد المالية ، وكذلك المشترى بضمان حصولة على المستندات التى تمثل قيمة البضاعة قبل الدفع ، إضافة إلى ذلك احتمال تمويل المصارف للصفقة .

لهذا كانت لقاعدة عدم الاتصال المباشر بين البائع والمشترى متى تم اختيار الاعتماد المستندى كوسيلة للدفع ، أهمية خاصة ، استقر القضاء المقارن على مراعاتها ، ففى قضية اتفق الاطراف على أن يكون الدفع وفقاً للاعتماد المستندى، وكان البائع قد قدّم المستندات مباشرة إلى المشترى ، والذى رفضها، فقضت المحكمة بأنه فى حالة وجود مثل هذا الشكل من التعاقد ، فإن البائع لايمكنه الحصول على القيمة ، إلا إذا قدّم المستندات للمصرف الذى قام بفتح الاعتماد ، او إلى مصرف التعزيز ، إذا كان الاعتماد قد تم تعزيزه ، وتأسيساً على ذلك قضت بأن البائع لايمكنه تقديم المستندات مباشرة إلى المشترى .(3)

غير أنه استثناء لقاعدة ضرورة عدم الاتصال المباشر فى حالة وجود الاعتماد المستندى "*No short Circat*" ، فإن البائع له أن يرجع إلى المشترى، وإن كان قد اتفق على أن يتم الدفع من خلال الاعتماد المستندى ، متى كان مصرف

---

**(1) (( D . M. Day . (1981) The law of international trade . P. 151 . Published by ButterWorthes ))**

**(2) (( Todd Paul . (1990) Modern Bills of lading . P. 57 ))**

**(3) (( Soproma S.P.A. V. Marine and Animal products Corporation (1966) I Lloyd's Rep 376 ))**

التعزيز قد أعلن إفلاسه ، وتعذرعليه تنفيذ التزامه ، لأن الاعتماد المستندى ليس تعهداً مطلقاً بالدفع ، وإنما تعهد معلق على شرط ، لذلك إذا فشل مصرف التعزيز فى الدفع فالبائع يرجع إلى المشترى،لأن الاساس هو التزام المشترى بالدفع بواسطة الإعتماد، وليس بتقديم مصدر غير قادر على الدفع .(1)

### 8.2.3 : مبدأ استقلالية الاعتماد المستندى :

تعتبر استقلالية الاعتماد المستندى عن بقية العقود من الخصائص الهامة، بمعنى أنه لاعلاقة للاعتماد بأى عقد من العقود التى أرتبطت بوجوده ، ذلك أن آلية الإعتماد منفصلة تماماً عن تلك العقود .

وقد نصت المادة الثالثة من تعديل عام 1993 على هذه الخاصية بقولها :

أ- " الاعتمادات بطبيعتها هى عمليات منفصلة عن عقد البيع -عقود البيع أو غيرها من العقود التى قد تستند اليها - لاتكون المصارف بأى حال معينة ملتزمة بها- والعقود حتى لو تضمن الاعتماد أية اشارة اليها ومهما كانت هذه الاشارة ، فإن تعهد المصرف بالدفع ، أو بقبول ودفع المسحوبات ، أو بالتداول ، أو بالوفاء بأى التزام آخر بموجب الاعتماد ، لايكون خاضعاً لأية ادعاءات أو حجج مقدمة من طالب فتح الاعتماد ناتجة عن علاقة بالمصرف مصدر الاعتماد او المستفيد ."

ب- لايحق للمستفيد بأى حال من الاحوال ان ينتفع من العلاقات التعاقدية القائمة بين المصارف أوبين طالب فتح الاعتماد والمصرف مصدر الاعتماد .(2)

وهذه الخاصية لها أهمية فى تأكيد فصل العقود ، أو علاقة المتعاقدين بين المصارف وفاتح الاعتماد ، بحيث يكون الاعتماد المستندى مستقلا عن كافة ارتباطات المصارف ، وفاتح الاعتماد، أو العقود التى كانت سبباً فى وجود الاعتماد المستندى .

ولعل أبلغ تشبيه لتلك الاستقلالية ، هى اعتبار عقد البيع بمثابة الرحم الذى يتكون وينمو فيه الاعتماد المستندى ، ويستمد كافة مقومات كينونته من خلال ذلك العقد ، إلا أنه بمجرد أن يبرز الاعتماد المستندى إلى حيز الوجود ، فإنه يكون بذلك

---

(1) (( Todd Paul . (1990) Modern Bills of lading . P. 58 ))

(2) (( نشرة غرفة التجارة الدولية رقم 500 ))

شأنه شأن العلاقة بين الأم والجنين خلال مراحل النمو ، إلى أن يولد ، فإنه ينفصل عنها ويكون مستقلاً في وجوده وفي نموه وتطوره .(1)

ويمكن القول عموماً أن مبدأ استقلالية الاعتماد المستندى يشكل خاصية أساسية فى آلية الاعتماد المستندى ، لذا يذهب الفقه إلى أنه حتى وان كان هناك بطلان لعقد البيع فإن ذلك لاينبغي أن يؤثر فى تنفيذ الاعتماد المستندى .

## 8.3 : تحويل الإعتماد المستندى : Transferable cridet

يعتقد البعض بأن هناك تشابهاً بين الكمبيالة والاعتماد المستندى ، من حيث ان كليهما له جذور فى التجارة الدولية ، وكما يستخدم كل منهما كوسيلة لدفع الصفقات التجارية .

كما يعتبر فى رأى البعض التزام المصرف الذى يتعهد به عند إصداره بمثابة القبول مقدماً للكمبيالة التى سيتم سحبها من طرف المستفيد .

إضافة إلى ذلك فإن الاعتماد المستندى والكمبيالة مستقلان عن العلاقات الناشئة والتى كانت أساساً لوجودهما مثل :عقد البيع ، ولذلك يميل أصحاب هذا الاعتقاد ، إلى تفسير فكرة الاعتماد المستندى وفقاً للكمبيالة .(2)

وهناك من يرى أنه لايمكن إعتبار الإعتماد المستندى قابلاً للتداول مثل الكمبيالة ، إذ انه من المتعذر وضع الإعتماد المستندى فى نفس وضع الكمبيالة، حيث أنه ليس بالإمكان تدوير الإعتماد المستندى أكثر من مرة ، بينما السند القابل للتداول يتميز بتلك الخاصية ، متى كانت سلسلة التظهيرات متتابعة دون إنقطاع ، كما هو الحال فى الكمبيالة الصادرة لحامله .(3)

ومن خلال الفقرة (ز) بالمادة 48 لتعديلات 1993 ، نجد أن الإعتماد وكقاعدة عامة ، يكون قابلاً للتحويل مرة واحدة ، مالم ينص على خلاف ذلك .

---

(1) (( Frans . P. de Rooy . (1984) Documentary Credit . P. 67 Published by Kluwer . London ))

(2) (( De Rooy . (1984) Documentary credits . P. 95 ))

(3) (( C . M . Schmitthoff's. (1988) Transferable letter of credit. P. 49. Journal of Business law ))

### 8.3.1 : حق المستفيد فى إحالة الحق :

يستمد المستفيد حقه فى إحالة الاعتماد المستندى من خلال اتفاق بينه وبين المدين (المشترى) على ضرورة أن يكون الاعتماد قابلاً للتحويل، ومتى كان الاعتماد خاضعاً لقواعد وتعديلات عام 1993، وللأصول والأعراف الموحدة للإعتمادات المستندية فإنه يملك إحالة حقه ، بدلالة الجزء الأخيرمن الفقرة (أ) من المادة (48) التى نصت على أن " الاعتماد القابل للتحويل هو الاعتماد الذى يجوز بموجبه للمستفيد " المستفيد الأول " (*FIRST BENEFICIARY*) ان يطلب من المصرف المفوض بالدفع أو التعهد بالدفع المؤجل أو القبول أو التداول " المصرف المحول " (*TRANSFERRING BANK*) ، أو فى حالة الاعتماد القابل للتداول بحرية من المصرف المفوض فى الاعتماد تحديداً بأن يكون المصرف المحول ، أن يجعل الاعتماد متاحاً اما كلياً أو جزئياً الى مستفيد آخر أو اكثر(المستفيد الثانى/ المستفيدين الثانيين) ((*SECOND BENEFICIARY*(*IES*)).

غير أن الفقرة (ب) من المادة 48 ، أشارت إلىأن قابلية الاعتماد للتحويل تتم فقط إذا نص صراحة بأنه قابل للتحويل، بما لايدعو للشك .

إضافة إلى ذلك ، فإنه وإن كان الإعتماد المستندى قابلاً للتحويل ، فلم يبادر المستفيد الأول بإشعار المصرف فاتح الاعتماد أو مصرف المراسلة بذلك ، فإن تحويل الاعتماد لايتم بصورة تلقائية ، ومتى كان الإعتماد قابلاً للتحويل ، فإن المستفيد له الحق فى مطالبة المصرف وذلك بتمكين المستفيد الثانى ( المحال إليه ) من الاستفادة من قيمة الاعتماد المراد تحويله ، وأوجبت الفقرة (د) من المادة (48) على المستفيد الأول عند تقديم الطلب وقبل قيام المصرف بالتحويل ، أن يعطى تعليمات ثابتة لايملك تعديلها إلى المصرف الذى يقوم بالتحويل ، وحقه فى رفض السماح للمصرف المحول بإبلاغ أية تعديلات للمستفيد الثانى.وللمصرف المحول متى وافق على شروط المستفيد الأول أن يخطر المستفيد الثانى بتعليمات المستفيد الأول عند التحويل .

غير أن ذلك لايعتبر بمثابة حق للمستفيد إذ أن المصرف يملك رفض التحويل .(1)

وهو ماأكدته الفقرة (ح) من المادة 48 بقولها : " لايكون المصرف المحول ملزماً بإجراء التحويل إلا إلى الحد وبالكيفية المقبولة صراحة من هذا المصرف " .

وترتيباً على ذلك ، فإن إستخدام عبارة " للمستفيد أن يطلب " قد تفيد بأن طلب المصرف أمر يتعلق بإرادة المصرف ، ولهذا يميل الفقه إلى أن إدخال كلمة " يطلب " تشير بأن للمصرف الحق في الرفض.(2)

وفوق ذلك ، فإن للمصارف الحق في تجاهل الصياغة التي لاتقر صراحة قابلية الاعتماد للتحويل: مثل الاعتماد "قابل للتقسيم" (*Divisible*)،(قابل للتجزئة) (*Fractionable*) أو ، (قابل للتنازل) (*Assignable*)أو ، (قابل للنقل) (*Transmissible*) .(3)

ومتى قبل المصرف التحويل ، وتم التحويل إلى أكثر من مستفيد ، فإن رفض أحد او أكثر من المستفيدين لأحد التعديلات وقبول باقي المستفيدين الاخرين لذلك التعديل ، فإنه يصبح سارى المفعول بالنسبة لهم ، غير أنه يظل الاعتماد غير معدل بالنسبة للمستفيد الثاني أو للمستفيدين الذين رفضوا التعديل .(4)

وكقاعدة عامة، يلتزم المستفيد الأول بدفع المصاريف على عمليات التحويل، مالم يتم الاتفاق على خلاف ذلك ، وللمصرف الذى يقوم بالتحويل ، أن يرفض اتمام إجراءات التحويل إذا لم يتم دفع تلك المصاريف .(5)

كما أنه فيما يذهب إليه الفقه ، فإن المصرف يمكنه رفض عمليات التحويل حتى وإن كان المستفيد الأول مستعداً لدفع تلك المصاريف ، إلا أن المصرف لايمكنه

---

(1) (( أنظر موسوعة المصارف الدولية . بند 2141 " F " . صفحة 103 ))

(2) (( P. Todd . (1990) Bills of lading and letters of cridet . P. 32 ))

(3) (( الفقرة ب من المادة 48 للأصول والأعراف الموحدة لتعديل عام 1993 ))

(4) (( الفقرة هـ من المادة 48 للأصول والأعراف الموحدة لتعديل عام 1993 ))

(5) (( دلالة فقرة (و) من المادة 48 للأصول والأعراف الموحدة لتعديل عام 1993 ))

القيام بذلك مالم تكن لديه أسبابه المعقولة .(1)

وإن كان على المصرف تبرير ذلك ، أى أن قرار تحويل الإعتماد يبقى دائماً للمصرف فى تقديره ما إذا كان قد أبدى إستعداداً لذلك ، وهو أمر أنتقده الفقه ، لأنه إذا ماأصر المصدر على التحويل، فإن رفض ذلك يؤثر على خاصية التجارة الدولية، نظراً لإرتباط المصدر( المستفيد الأول ) بالمصدر الأصلى ، الذى يأمل المصدر المستفيد الحصول على اعتماد قابل للتحويل .(2)

## 8.3.2 : آلية الاعتماد المستندى القابل للتحويل :

قد لاتتوافر السيولة الكافية لدى البائع لتوفير كل البضائع المطلوبة للصفقة، فيلجأ إلى إحالة جزء أو كل قيمة الاعتماد إلى شخص آخر، افتراضاً هو المورد الاصلى ، بحيث يمكن لهذا الأخير أن يطمئن إلى وجود اعتماد مستندى يتمكن من خلاله من ضمان الحصول على قيمة البضاعة التى يزوده بها البائع .

وترتيباً على ذلك ، فإن تحويل جزء من قيمة الاعتماد يشترط فيه أن يقل عن المجموع الكلى لقيمة الاعتماد الاصلى .(3)

وينبغى ملاحظة أن الاعتماد المستندى القابل للتحويل،لايختلف عن أى شكل آخر من الاعتمادات ، إلا أن جزءاً من ذلك الاعتماد يمكن إحالته إلى مستفيد آخر، اذ يقوم المصرف الذى أصدر الاعتماد بإصدار اعتماد مستندى لمصلحة المستفيد الثانى

وقد أثارت طبيعة الاعتماد الصادر للمستفيد الثانى خلافاً بين شرّاح القانون، فهناك من يعتبر الاعتماد الثانى يختلف عن الاعتماد الأصلى ، حيث يكون المستفيد بمثابة ( بائع ) ويكون المستفيد الاول بمثابة ( مشترى )، وبذلك يكون حق المستفيد الثانى قبل المصرف المحيل مستقلاً عن العلاقة بين المصرف والمستفيد الأول التى يحكمها الاعتماد الأصلى .

---

(1) (( Bengamin's . (1987) Sale of goods . P. 1392 ))
عند شرحه لدلالة المادة 54 فقرة جـ والتى تعطى المصرف حق الرفض قياساً على ذلك يسرى بالنسبة لتعديل عام 1993 ))

(2) (( Todd Paul . (1990) Bills of lading and Bn Nker's Documentarx Credits . P. 31 . Lloyd's of London press ))

(3) (( Bengamin's (1987) sale of goods . P. 1391 ))

وخلافاً لهذا الرأى ، فإن هناك من لايقبل فرضية القول ، بأن إحالة جزء من الآعتماد المستندى هو بذاته اعتماد مستندى .(1)

وهذا الرأى الأخير له مايبرره ، إذ أنه وعلى الرغم من الاختلافات بين الاعتماد المستندى الأصلى والاعتماد المستندى الصادر للمستفيد الثانى ، إلا أن وضع الاعتماد المستندى الأصلى يؤثر على الاعتماد المستندى الصادر للمستفيد الثانى ، فإذا كان الاعتماد المستندى الاصلى غير قابل للالغاء أو معززا فإن الأمر يكون كذلك بالنسبة للاعتماد المستندى الصادر للمستفيد الثانى .

لذلك وكقاعدة عامة ، فإنه يمكن تحويل الاعتماد فقط حسب الشروط المحددة فى الاعتماد الأصلى ، باستثناء مبلغ الاعتماد ، أى سعر وحدة مذكورة فى الاعتماد وأن قيمة الاعتماد الصادر للمستفيد الثانى أقل من قيمة الاعتماد الأصلى .

كذلك آخر تاريخ لإنتهاء صلاحية الاعتماد، لأن مدة الاعتماد الصادر للمستفيد الثانى أقل من المدة الواردة بالاعتماد الأصلى، لذلك يكون موعد تقديم المستندات طبقاً لنص المادة 43 وكذلك فترة الشحن .

وبشكل عام يرى الفقه ، أن غاية مثل هذه الاستثناءات هى تمكين البائع من تقديم المستندات المتبقية فى وقت يتوافق مع التزامه اتجاه المشترى .(2)

ويقتضى وجود الاعتماد المستندى الصادر للمستفيد الثانى مراعاة مسألتين:

**الأولى** :- تتعلق بالمستفيد الثاني والآثار المترتبة على صدور مثل هذا الاعتماد، فلكى يتم الدفع للمستفيد الثانى ينبغى له تقديم المستندات المطلوبة ، غير أنه لايقوم بالتوقيع عليها، رغم أن المستندات تقدم إلى المصرف المحال إليه ( المستفيد الثانى ) إلا أن الالتزامات المترتبة على تنفيذ الاعتماد المستندى تبقى على عاتق المستفيد الأول حتى وإن كان المستفيد الثانى هو الذى قام بشحن البضاعة .

باعتبار أن قيمة الاعتماد الصادر للمستفيد الثانى أقل من قيمة الاعتماد الذى أصدره المشترى .

---

(1) (( D . E Rooy . (1984) Documentary Credits . P. 43 ))
(2) (( Bengamin's. (1987) Sale of goods . P. 1389 ))

ويقوم المستفيد بإخطار مصرف المراسلة عادة بإصدار اعتماد بمبلغ اقل من قيمة الصفقة التى كان قد تعاقد بقيمتها مع المشترى، ولأن قيام المصرف بإصدار ذلك الاعتماد لصالح المستفيد الثانى يكون معروفاً لدى مصرف المراسلة الذى أصدر الاعتماد لصالحه .

فهل يجوز للمستفيد الثانى تحويل المستندات بما فى ذلك فاتورته التى تحمل أسمه إلى المصرف ؟

كما أشرنا فى البداية فإنه كقاعدة عامة يمكن تحويل الاعتماد المستندى فقط حسب الشروط المحددة فى الاعتماد الأصلى . إلا أن هناك بعض الأستثناءات يمكن تعديلها وهى التى تتعلق بقيمة الاعتماد ، وسعر الوحدة ، والصلاحية للاعتماد، ومدة تقديم المستندات ، وفترة الشحن .

ففى هذه الحالات السالفة فإن التخفيض أو التقليص ، امر يمكن تصوره ، إلا أن زيادته تمكن فقط بالنسبة للتغطية التأمينية ، فقد يطلب المستفيد الاول بقاء مبلغ التأمين الوارد فى الاعتماد الاصلى ، مالم يشترط الاعتماد الأصلى ضرورة بيان إسم فاتح الاعتماد على أى من المستندات، خلافاً للفاتورة والتى يمكن للمستفيد استبدالها بفواتير المستفيد الثانى أو المستفيدين الآخرين ، بشرط ألا تتجاوز المبلغ الأصلى المبين فى الاعتماد ، وذلك مراعاة لمشروعية مقتضيات التجارة الدولية .

ويترتب على ممارسةالمستفيد الأول حق إستبدال الفواتير،إمكانية سحب الفرق بين فاتورته وفاتورةالمستفيد الثانىأوالمستفيدين الآخرين بموجب الإعتماد.(1) وعلى المستفيد الاول تقديم الفواتير والمستندات التى يتطلبها الاعتماد المستندى فى الوقت المتفق عليه لاستبدالها وتقديمها كبديل قبل انتهاء سريان مدة الاعتماد .(2)

<u>الثانية</u> :- وهى تتعلق مباشرة بالمستفيد الأول وحقه فى مبدأ السرية ، فقد لايرغب البائع ( المستفيد الأول ) إحاطة المشترى ( المستورد ) بمصدر المورد الأصلى

---

(1) (( دلالة الفقرة ط مادة 48 ))

(2) (( **Magrah & Guttardge . (1984) The law of Commercial Banker's Credit . P. 101))**

للبضاعة ، والعلة فى ذلك، هى أن المستفيد قد سعى فى الأساس إلى استصدار اعتماد مستندى لصالح المستفيد الثانى ، بأقل من قيمة الاعتماد الاصلى الصادر من طرف المشترى، وهو مايشكل المستفيد الاول مصدر ربحه من الصفقة . وعدم معرفة المشترى للمستفيد الثانى له منافسه المشروعة بالنسبة للمستفيد الاول ، ولذلك أجازت الفقرة (ط) من المادة 48 من تعديل عام 1993 للأصول والأعراف الموحدة . إمكانية إحلال إسم المستفيد الاول محل المستفيد الثانى ، ولذلك فإن البائع قد يطلب من المستفيد الثانى تقديم مستندات ، ثم يقوم باستبدالها وتقديمها للمصرف حيث يقوم الأخير بعد ذلك بالدفع للمستفيد الثانى . فإذا كان هناك اتفاق على إستبدال المستندات بين المستفيد الأول والمصرف، بالمستندات المقدمة من طرف المستفيد الثانى ، فإنه وجب على المصرف القيام بذلك إعمالاً للإتفاق الوارد بالاعتماد الاصلى ، كما أنه متى قام المصرف بمطالبة المستفيد الاول بإحضار المستندات، وتعذر على الأخير إبرازها عند أول طلب ، فإنه يحق لمصرف المراسلة تقديم المستندات والفاتورة المقدمة من طرف المستفيد الثانى للمصرف فاتح الاعتماد، ولايملك المستفيد الاول القول بأن المصرف قد قام بإهدار مبدأ السرية ، إلا إذا أثبت أنه قام بإرسال المستندات لمصرف المراسلة ، ولم يقم الأخير باستبدالها نتيجة إهماله، فإنه بذلك يكون مسؤولا امام المستفيد الاول .

### 8.4 : انواع الإعتمادات المستندية :

أفرزت تطبيقات التجارة الدولية أنواعاًعديدة من الاعتمادات المستندية، منها ما يعتبر تقليدياً ، ومنها ما استحدث نتيجة التطبيقات للمصارف فى الشرق الاقصى .(1) وكذلك المصارف الأمريكية .(2)

---

(1) (( Rollf eberth and E.P.Ellinger (1983) Deferred payment Credits law Comparative analysis of their special problems . P. 390 . Journal of maritime law and commerce ))

(2) (( تتبنى المصارف الأمريكية نوع اعتمادات الضمان Stand by credit أو ينسب البعض شيوع هذا النوع الى المصارف الأمريكية ))

ولئن كانت أنواع الاعتمادات المستندية تكاد تكون معروفة بالنسبة للمصارف من حيث طبيعتها ووظائفها ، إلا أنه لايمكن القول بأن جميع الاعتمادات المستندية موحدة من حيث الشروط اذ تختلف المصطلحات المستخدمة من مصرف إلى آخر حتى داخل البلد الواحد . وقد حددت الأصول والاعراف الموحدة تعديل عام 1993 وبشكل مباشر أنواع الاعتمادات التقليدية ، فهي إما أن تكون اعتمادات قابلة للإلغاء او اعتمادات غير قابلة للالغاء .(1)

ويجب على الأطراف التحديد وبشكل صريح بيان ما اذا كان الاعتماد المستندى قابل للالغاء أوغير قابل للالغاء، ((دلالة الفقره (ب) من المادة السادسة))، على أنه إذا لم يوجد ما يفيد ذلك، فإن هناك افتراضاً بأن الاعتماد المستندى غير قابل للالغاء .(2)

وأن التطرق إلى جميع أنواع الاعتمادات المستندية خارج إطار منهج هذا الكتاب ، ولذلك نتناول بعض أنواع الاعتمادات المستندية التقليدية ، والمستحدثة على النحو التالى :

**1 - الإعتمادات المستندية التقليدية :**

1- الاعتماد المستندى القابل للالغاء . ((*Revocable credit*))

2- الاعتماد المستندى غير القابل للالغاء . ((*Irrevocable credit*))

3- الاعتماد المستندى المعزز . ((*Confirmed credit*))

**2 - الإعتمادات المستندية المستحدثة :**

فهي كثيرة ومتنوعة ، ونتعرض لثلاثة أنواع فقط .

4- الاعتماد ذو الدفع الآجل . ((*Deferred credit*))

5- اعتماد الضمان . ((*Standby credit*))

---

(1) (( **Irrevocable letter of Credit** أوإعتمادات غير قابلة للالغاء **Revocable letter of credit** ))

(2) (( دلالة الفقرة أ من المادة 6 تعديل عام 1993 ))

(( دلالة الفقرة جـ من المادة 6 تعديل عام 1993 يلاحظ أن ذلك خلافاً لتعديل عام 1983 حيث اعتبرت الفقرة جـ من المادة السابعة بأنه لم يتم بيان نوع الاعتماد المستندى ، فإنه يعد قابلاً للالغاء ))

6- الاعتماد الداعم . ((*Back to back credit*))

**8.4.1 : الاعتماد المستندى القابل للالغاء (( Revocable credit))**

أى أنه فى حالة إلغاء او تعديله لايحتاج المصرف فاتح الاعتماد إلى إخطار المستفيد .(1) (( الفقرة (أ) من المادة 8 تعديل عام 1993 )) ، كما لايحتاج اذن من قبل المشترى طالب الاعتماد .

وبالنظر إلى النصوص التى تناولت هذا النوع فى مختلف مراحل تطور القواعد المنظمة للإعتمادات المستندية، لم تورد تعديلات عام 1962، 1974، 1983، وحتى عام 1993 أى تعريف لهذا النوع .

وبذلك يكون هذا النوع قابلاً للإلغاء والتعديل متى أدرج المشترى (المستورد) فى طلب فتح الاعتماد أن هذا الاعتماد قابل للالغاء ، فيقوم مصرف المراسلة بإشعار المستفيد بالاعتماد متضمناً عبارات تفيد امكانية الالغاء .

وبالإضافة إلى ذلك فإن المادة السادسة من التعديل المذكور قد أشارت صراحة إلى اقتصار الالغاء على المصرف فاتح الاعتماد .

ولذلك يرى كل من " *DAVIS* و *PUVAS* " أنه اذا ماقام المستفيد بمراجعة المصرف قبل الشحن للتأكد من سريان الاعتماد ، فإنه قد لايضمن سريان الاعتماد المستندى إذا قدم المستندات بعد شحن البضاعة، ولو بوقت قصير لايتجاوز ثلاث ساعات من تأكيد المصرف ، إذا قد يفاجأ بالإلغاء .(2)

غير أنه وإن كان من خصائص هذا النوع احتفاظ المصرف فاتح الاعتماد بحق الالغاء ، والتعديل ، إلا أن تلك الحرية لاتعنى أن الالغاء يأتى من طرف المصرف متى شاء ودون التزام إذا كان مصرف المراسلة قد تصرف قبل وصول الإلغاء فإن الأخير يسترد مادفعه .(3)

---

**(1) (( Walker . (1970 ) Export documentation and parctice . P. 124 . Publisheo by ButterWorths . London ))**

**(2) (( Purvis and Dvis. ( 1975 ) commercial letter of credit . P. 26 . Published by ButterWorths ))**

**(3) (( Penn & Aarora. (1987) The Law and practice of international banking P. 305. Published-Sweet and Maxweell . London ))**

فيذهب *DeRooy* أيضاً إلى أنه بالنظر إلى طبيعة هذا النوع ، وإن كانت هناك امكانية لالغاء الاعتمادات وقت فتح الاعتماد ، وحتى عند تقديم المستندات، إلاأنه وفقاً لما يراه قد يتعذر إلغاؤه بعد تقديم المستندات للمصرف من أجل الفحص والتدقيق ، لأنه في اعتقاد المستفيد ، أنه قد أنهى آخر حلقة من التزامه التعاقدى ، وفقاً لشروط الاعتماد المستندى ذاته .

فالمصرف يمكنه إشعار المستفيد عند تقديم المستندات ، ولكن إذا تم قبوله لها يكون المصرف قد أتم مرحلة معينة من الاعتماد المستندى ، ويكون آلياً قد انتقل إلى مرحلة تالية ، وهى مرحلة الفحص والتدقيق ، والتى تعتبر المرحلة الخاتمة ، حيث تكون المستندات إما مطابقة او غير مطابقة ، وترتيباً على ذلك ، يرى الفقه عدم التوسع فى رخصة الالغاء عند هذه المرحلة .(1)

هذا وتعد الفقرة (ب) من المادة الثامنة تعديل عام 1993 ، تقدماً فى هذا الاتجاه بما حوته من ضرورة التزام المصرف فاتح الاعتماد تجاه مصرف المراسلة، فقد أشارت الفقرة المشار اليها إلى ان المصرف فاتح الاعتماد يلتزم بدفع مايكون قد دفع من قبل مصرف المراسلة أو أحد فروعه ، أو قبل كمبيالة مسحوبة أو متداولة، متى كانت المستندات مقدمة ، وقبل استلامه اشعاراً بالتعديل او الالغاء .(2)

كما يلتزم المصرف فاتح الاعتماد بالدفع للمصرف الآخر متى كان الأخير قد اعتمد مستندات تبدو فى ظاهرها مطابقة لشروط الإعتماد ، وان كان الدفع عن ذلك الإعتمادالقابل للالغاء مؤجلاً. شريطة ان يكون ذلك قبل استلامه اشعاراً بالالغاء او التعديل .(3)

---

(1) (( Frans de Rooy . (1984) Documentary credits . P. 28 . Published by Kluwer . London ))

(2) (( دلالة الفقرة ب بند 2 المادة 8 تعديل عام (1993) ويبدو الاختلاف بين تعديل عام (1983) والتعديل الأخير ))

(3) (( Bengamins (1987) sale of goods . P. 1381 . Published by Sweet and Maxweell . London . ))

وبخـلاف ذلـك ، فـإن المصـرف يمكنـه الإلغـاء دون إشـعار ، ومـا يمكـن إستخلاصه من هذا النوع من الاعتمادات أن وضع المستفيد ليس بالقوة التى تمكنه من مواجهة الصعوبات التى قد يتعرض لها .

ولهذا فإن هناك من يـرى أنـه يتعين علـى مشـترى الكمبيالـة الصـادرة وفقاً للإعتمـاد المستندى القابل للالغـاء أن يعلـم كـل الشـروط المنصـوص عليهـا، فـإذا كـان مشـترى الكمبيالة يعلم بأن الاعتماد المستندى قد تم الغاؤه، فإنه لايحق له مقاضاة المصرف.(1)

وهذا النوع من الاعتمادات لايشجع على ضمان استقرار المعاملات التجاريـة، إذ قد يفاجأ البائع بعد شحن البضاعة وتقديم المسـتندات أن المشـترى قـد غيّر موقفـه وقام بالغاء الاعتماد . (2)

غير أن هناك ، من يبرر وجود هذا النوع بإنخفاض المصاريف المترتبة علـى إصداره .(3)

كما أنه وفقاً لما يراه كل من " *DVIS* و *PURVIS* " ان هذا النوع يعتـبر اداة جيدة ، متى كـان البـائع والمشـترى يعرفـان بعضهمـا بصـورة جيـدة ، وكـانت الحالـة المالية للأخير اقوى من الاول .(4)

ولما كانت القيمة التجارية للاعتماد المستندى القابل للالغاء أقل من الاعتمـاد المستندى غير القـابل للالغـاء ، فإنـه لا غرابـة فـى محدوديـة هـذا النـوع للاعتبـارات التجارية .(5) فقد ندر العمل بهذا النوع لقلة الحماية التى يوفرها .(6)

---

(1) (( Gutteridge and M.Megrah . (1984) The law of Banker's Commercial Credits . P. 21 ))

(2) (( Walker . (1970) Export . Documentattion and practice . P. 124 Butterworth ))

(3) (( Paul Todd. (1990) Modern Bills of lading. P. 55 ))

(4) (( Purvis and Dvis. ( 1975 ) Commercial Documentary Credit . P. 25 ))

(5) (( Christopher .S. Axworthy (1971) The Revision of the uniform Customs on Documantary Credit . P. 40 . J.B.L ))

(6) (( Mark Hop Good. (1989) Law of banking . P . 623 . Published by Butterworths ))

### 8.4.2: الاعتماد المستندى غير القابل للإلغاء : (Irrevocable letter of credit)

قبل ظهور هذا النوع ، كان المشترى يتعهد بالدفع، متى تم تسليم المستندات، ويعرف هذا التعهد باسم ( *Marchent credit* ) " إعتماد التاجر " ، فلا يوجد التزام من قبل المصرف حيال المشترى ، ولايملك البائع ضمانات لتنفيذ هذا الضمان متى تقاعس المشترى عن ذلك .

وعلى ما يبدو فيما يراه الفقه فإن تدخل المصرف بعد ذلك لضمان التنفيذ، كان الأساس فى ظهور نوع من الاعتماد المستندى غير القابل للالغاء ، إذ لم يعد إصدار مثل هذا الضمان من قبل المشترى ، بل من طرف المصرف ، والالتزام من طرفه بالدفع هو جزء من خاصية هذا النوع من الاعتمادات ، وبذلك يكون أحد الوسائل التى ابتدعتها المصارف ، لتعطى البائع ضماناً بالدفع مستقلاً عن عقد البيع ، ووسيلة ملزمة بغض النظر عن عدم تنفيذ المشترى لالتزاماته التعاقدية .(1)

ولقد أصبح هذا النوع شائع فى الاستعمال نتيجة للضعف الذى اعترى الاعتماد المستندى القابل للالغاء .

ومثل هذا النوع من الاعتمادات يوفر نوعاً من الضمان ، ذلك ان المستفيد يجد ضماناً من قبل المصرف بدفع قيمة الاعتماد حال تقاعس المشترى ، اوعجزه عن الدفع .

وباعتبار أن الاعتماد المستندى غير القابل للالغاء يشكل تعهداً قاطعاً من قبل المصرف فاتح الاعتماد ، حيث يعتبر بمثابة إحلال المصرف محل المشترى ، فيكون من يشترى مستندات الشحن ويتعهد المصرف تبعاً لذلك بالدفع متى تطابقت المستندات المقدمة من طرف المستفيد وشروط الاعتماد المستندى بغض النظر عن وجود أى نزاع بين ذلك المستفيد وطالب الاعتماد " المشترى " .(2)

وقد ابرز تعديل عام 1993 للأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية . تعهد المصرف فاتح الاعتماد تجاه المستفيد ، ما دامت المستندات مطابقة

---

(1) (( Frans .R. de Rooy - Documantary credit . P. 31 ))

(2) (( انظر موسوعة المصارف الدولية تصنيف الفقرة F . صفحة 101 ))

لشروط الاعتماد ، فقد تضمنت المادة التاسعة بفقرتها الاولى من أن الاعتماد غير القابل للالغاء ، يشكل تعهداً قاطعاً على المصرف فاتح الاعتماد ، شريطة أن تقدم المستندات المتفق عليها إلى المصرف المسمى ، او إلى المصرف فاتح الاعتماد .

وقد حددت المادة المشار اليها الضوابط التى يتم فيها تعهد المصرف فاتح الاعتماد غير القابل للالغاء ، فيلتزم المصرف بالدفع فى حالة تضمن الاعتماد المستندى الدفع عند الاطلاع ، او الدفع بتاريخ او تواريخ الاستحقاق المحددة فى الاعتماد .

كذلك اذا نص الاعتماد على قبول الكمبيالة ، فإن المصرف يتعهد بقبول الكمبيالة المسحوبة من المستفيد على هذا المصرف ودفعها عند الاستحقاق .(1)

ويسرى التزام المصرف فاتح الاعتماد بقبول الكمبيالات المسحوبة على مصرف آخر ، متى كانت مسحوبة من المستفيد على المصرف فاتح الاعتماد فى تاريخ الاستحقاق إذا كانت قد رفضت من قبل المصرف المحدد فى الاعتماد بقبول او سحب الكمبيالات عند الاستحقاق .

غير أنه إذا نص الاعتماد على التداول ، فان المصرف يدفع قيمة الكمبيالة للمستفيد ، او بموجب المستندات المقدمة وفق الاعتماد دون حق الرجوع على الساحب او حامل تلك الكمبيالات حسن النية ... ولاينبغى إصدار أى اعتماد يكون فيه سحب الكمبيالات على طالب فتح الاعتماد (( المشترى )) .(2)

ويتضح من صياغة المادة التاسعة ، أن التزام المصرف فاتح الاعتماد فى حالة الاعتماد المستندى ، قاطعة ، بمعنى أنه لايجوز إلغاؤه .(3)

وعلى ذلك يمكن القول ، بأن الاعتماد غيرالقابل للالغاء ، متى تعهد المصرف فاتح الاعتماد للمستفيد بأن يدفع مقابل المستندات ، أو بأن يسدد قيمة أى

---

(1) (( دلالة الفقرة أ من البند 3 . المادة التاسعة تعديل عام 1993 ))

(2) (( دلالة الفقرة 4 من المادة التاسعة تعديل عام 1993 ))

(3) (( دلالة الفقرة أ من المادة التاسعة عام 1993 ))

كمبيالة مسحوبة من طرف المستفيد طبقاً للشروط الموضحة انفاً ، فانه ينبغى عليه الدفع متى كانت تلك المستندات مطابقة لشروط الاعتماد .(1)

ويمكن معرفة ما إذا كان الاعتماد المستندى غير قابل للالغاء ام لا، بالرجوع إلى الاشعار الذى يقوم بإرساله مصرف المراسلة إلى المستفيد ، ولكى يكون الاعتمادغير قابل للالغاء ، فينبغى ألا يكون معلقاً على شرط ، بل يتعين أن يكون التزاماً صريحاً بالدفع متى قدمت المستندات المطلوبة ، لذا يرى جانب من الفقه أن الاعتماد المستندى غير القابل للالغاء هو التزام من طرف المصرف تجاه المستفيد بعدم إلغاء او تعديل الاعتماد بصورة منفردة .(2)

إلا أن ذلك الالتزام ، لايمكن القول ببقائه بصورة مطلقة ، إذ يتطلب تحديد مدة معينة ينتهى خلالها هذا الاعتماد فيذهب *DeRooy* إلى أن انتهاء مدة الاعتماد المستندى تنتهى معها المدة الخاصة بعدم القابلية للالغاء .(3)

كذلك يرى *Goode* أن المصارف التى تصدر الاعتماد المستندى غيرالقابل للالغاء ، تكون مخولة وملزمة بالدفع مقابل المستندات المطلوبة التى تقدم فى الوقت المحدد .(4)

ولئن كان الامر واضحاً بالنسبة لارتباط التزام المصرف فاتح الاعتماد خلال مدة سريان الاعتماد المستندى ، إلا أن هناك سؤالاً قد يثور حول بدء هذا الالتزام ؟

بمعنى آخر متى يكون الاعتماد المستندى غير قابل للالغاء ؟

يؤكد الفقه على أهمية الوقت الذى يكون فيه الاعتماد المستندىغير قابل للالغاء. إلا أنه رغم أهمية ذلك ، فإن الأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية لم توضح الوقت الذى يكون فيه الاعتماد غير قابل للالغاء .(5)

---

(1) (( Magrah and Gutteridge. (1984) The law of Banker's Commercial Credit . P. 21 ))

(2) (( David Tiplady . (1989) Introduction to law of international trade. P. 173 Published B.S.P Professional book ))

(3) (( DeRooy . (1984) Documentary Credit . P. 35 ))

(4) (( Goode , RM. (1980) Reflection on letter of Credit P 291Journal of Business law ))

(5) (( Todd . P. (1983) Salcr's and Documantary Credit . P. 471 J.B.L ))

فهل يعتبر الاعتماد المستندى غير قابل للالغاء بمجرد إصداره ويكون المصرف الذى اصدره ملزماً منذ تلك اللحظة ؟

يذهب القضاء المقارن ، وتحديداً القاضى *GEER* إلى أن ارتباط المصرف فاتح الاعتماد يكون غير قابل للإلغاء حالما يصل ذلك الاعتماد إلى يد البائع (المستفيد) .(1).

ويعتبر *Todd* أن وصول الاشعار المتعلق بالاعتماد المستندى غير القابل للالغاء له أهميته بالنسبة للبائع ، حيث أن مسؤوليته بتنفيذ عقد البيع ترتبط بشروط ما يترتب على ذلك الإشعار .(2).

ولعل ما يمكن استنتاجه مما تقدم ، أن البائع يمكن أن يبدأ او يرتب الشحن متيقناً من تمويل الصفقة مالياً ، اعتماداً على ثقته فى هذا النوع من الاعتمادات ، التى تشكل التزاماً من طرف الذى أصدرها بالتعهد بالدفع متى توافرت الشروط ، كما حددتها المادة التاسعة من تعديل عام 1993 للأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية .

### 8.4.3 : الاعتماد المستندى المعزز : Confirmed letter of credit

يهدف البائع أساساً من الصفقة التجارية إلى الحصول على ثمن البضاعة، غير أن حيازته لاعتماد مستندى غير قابل للالغاء ، من طرف المصرف فاتح الاعتماد ببلد المشترى قد لايعنى بالضرورة تحقيق ذلك الهدف ، إذ أن البائع قد يواجه مشاكل عديدة منها ما يتعلق بتحصيل قيمة الاعتماد ، وخاصة بالدول التى توجد بها قيود على حرية انتقال الأموال .(3).

وكذلك لاعتبارات أخرى متى كانت قيمة الصفقة التجارية تقدر بالملايين من الدولارات ولم يكن باليسير للمستفيد معرفة المقدرة المالية للمصرف فاتح الاعتماد

---

(1) (( Cas . (1923) L.L.R 586 . 588 ))

(2) (( Todd. P. (1983) Saler's and Documantary Credit . P. 471 J.B.L ))

(3) (( تبرز هذه المعضلة بالدول ذات الاقتصاد و المخطط المركزى حيث تكون الرقابة على خروج الأموال ، خلافاً للمصارف التى تتبع الاقتصاد الرأسمالى حيث لا يتطلب خروج الاموال ضرورة الحصول على موافقة المصارف المركزية ))

مقارنة بقدرته على معرفة ذلك بالنسبة لمصارف بلاده .(1)

إضافة إلى ذلك ، فإنه حتى وان كان المشترى قد قبل الكمبيالة المسحوبة عليه من طرف البائع حالة الاعتماد المستندى **(غير)** القابل للالغاء ، ولم يقم بتسديد قيمتها عند الاستحقاق ، فإن المصرف يقوم بالرجوع إلى البائع حتى وان كان قبول الكمبيالة من طرف المشترى يعتبر كما يرى"*Bengamin's*" أكثر ضماناً من تعهده وفقاً لعقد البيع، إلا أنه رغم قبول الكمبيالة فقد لا يتمكن دائماً من الحصول على قيمة الاعتماد المستندى .

ناهيك عن أنه إذا كان المشترى غير معروف فى بلد التصدير ، فإن البائع قد يواجه صعوبات بالنسبة لقبول المصارف بخصم الكمبيالة .

وترتيباً على ذلك ، فإن المستفيد ( البائع ) قد لايفضل أن يكون مدينه خارج بلده ، إذ غالباً ما يرغب البائع فى الاستفاده من الاعتماد المستندى فى بلده . وفى سبيل تحقيق ذلك ، يشترط البائع ضرورة تعزيز الاعتماد المستندى من قبل مصرف فى بلده وذلك يعتبره " *Schmitthoff* " ضماناً لدفع ثمن البضاعة فى بلد اقامة البائع،

ومن هنا فإن الاتفاق فى عقد البيع على أساس تعزيز الاعتماد المستندى يشكل ضمانة مهمة للمصدر .(2)

ويميل القضاء المقارن إلى أن الاعتماد المستندى المعزز، يهدف فى الأساس إلى فائدة البائع .(3)

وكنتيجة مترتبة على ذلك، فإنه يعتبر أمراً متوقعاً تمسك البائع عند تعاقده مع المشترى بضرورة تعزيزالاعتماد المستندى من قبل أحد المصارف حيث إقامته .

ولم تتجاهل الأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية تلك الاعتبارات ، فقد تناولت الفقرة (ب) من المادة التاسعة تعديل عام 1993 بقولها

---

(1) (( De Rooy. (1984) Documentary Credits . P. 37 ))

(2) (( C . M. Schmitthoff's. (1957) Confirmation in Export Transactions. P. 17 - J.B.L ))

(3) (( Judgi McNair in Pavia and Co.V Thurmann-Nielsen. (1951) Aller. 866 at . P. 868 ))

(( إن تعزيز الاعتماد المستندى غير قابل للنقض من قبل مصرف اخر"المصرف المعزز )) " *Confirming bank* " بناء على تفويض طلب من المصرف مصدر الاعتماد يشكل تعهداً قاطعاً من المصرف المعزز بالاضافة إلى تعهد المصرف مصدر الاعتماد شريطة أن تقدم المستندات المطلوبة الى المصرف المعزز او إلى اى مضرف مسمى .

ويترتب على تعزيز الاعتماد المستندى انتقال التزامات المشترى والمصرف فاتح الاعتماد إلى مصرف التعزيز الذى ينتقل اليه التزام التعهد بالدفع اذ يلتزم مصرف التعزيز اتجاه المستفيد متى عزز الاعتماد بالمسؤولية .(1)

وإضافة إلى التزام المصرف فاتح الاعتماد ، حيث إن التعزيز يسهّل على المستفيد ليس فقط الضمان فى حالة إفلاس المصرف فاتح الإعتماد بل النزاع فى مصرف اجنبى خارج وطنه .(2)

كذلك، فإنه متى تم التعزيز ، فإن ذلك يعد ضماناً بالدفع من طرف مصرفين ويكون بذلك اعتماداً اكثر ضماناً وقيمة من الاعتماد المستندىغير القابل للالغاء فقط .

فيصبح المستفيد وفقاً للفقرة (5) من المادة التاسعة فى مأمن من أنه لايمكن لأى من المصرفين الغاء التعهد أو تعديله دون وجود اتفاق بينه وبين المصرفين .

ومتى قام المصرف بتعزيز الاعتماد ، فإنه ينبغى ألاّ يكون تعهده معلقاً على شرط ، بل ينبغى ان يتم الدفع إذا كانت الشروط الواردة فى الاعتماد المستندى قد تم تحققها.(3)

غير انه اذا ادرج مصرف التعزيز فى اشعاره شرطاً يقضى بحقه فى الرجوع إلى المستفيد ( البائع ) ، فإن ذلك لايعد اعتماداً معززاً لأن التعهد لم يكن باتاً .(4)

---

(1) (( Todd . P. (1990) Bills of lading and bankers documentary credit . P. 11 Published by Lloyd's of London Press ))

(2) (( D . Tiplady , (1989) Introduction to international trade . P. 173 ))

(3) (( C . M . Schmitthoff's . (1957) Confirmation in Export Transaction . P. 18 J.B.L ))

(4) (( Bengamins. (1987) Sale of goods. P. 1384. Published Sweet and Maxwell ))

وقد وضعت المادة التاسعة الضوابط الخاصة بتعهد المصرف فى حالة تعزيز الاعتماد ، فيلتزم المصرف المعزز بالدفع ، متى كان الدفع عند الاطلاع أو الدفع عند نص الاعتماد على الدفع المؤجل ، اوعند القبول ، متى كانت الكمبيالة مسحوبة من المستفيد ، أو بقبول الكمبيالة ، أو بسحبها على مصرف اخر .

وينبغي أن يلاحظ أنه ولئن كان الاعتماد المستندى غير قابلٍ للالغاء ، فإن لمصرف المراسلة لأى سبب يراه رفض التعزيز، وإن كان يتعين عليه وفقاً للفقرة 2 بند (1) من المادة التاسعة ضرورة ابلاغ المصرف فاتح الاعتماد برفضه للتعزيز دون تأخير.

### 8.4.4 : الإعتمادات المستندية المستحدثة :

اضافة إلى الانواع التقليدية الراسخة فى ميدان التعامل التجارى ، توجد بعض انواع الاعتمادات التى عرفتها التطبيقات المصرفية ، والتى استحدثها التعامل بين اطراف التجارة الدولية ونقتصر على بيان ثلاثة انواع منها :

1 – الاعتماد المستندى ذو الدفع الاجل (*Deferred Credit*)

2 – اعتماد الضمان (*Standby credit*)

3 – الاعتماد المستندى الداعم (*Back to back credit*) – او الإعتماد المستندى الصادر بضمان إعتماد

### 8.4.4.1 : الإعتماد المستندى ذو الدفع الاجل Deferred Payment Credit

انتشر هذا النوع فى الخمسينات نتيجة للضرورات الخاصة بتجارة الشرق الاقصى ، ويهدف وجود هذا النوع فى الأساس إلى خدمة المستوردين فى تلك المنطقة ، حيث لايتم التعامل بشكل كبير بالمستندات القابلة للتداول مثل الكمبيالة .

ويعزو البعض انتشار هذا النوع إلى تفادى ضرورة دفع الرسوم الضريبية عند استعمال الكمبيالة .(1)

وقد تبنت الأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية هذا النوع بتعديل عام 1983 ، ويمكن القول ، بأن صياغة المادة (1) من تعديل عام 1993

---

(1) (( R.Berth and Ellinger. (1983) Deferred payment credit Journal maritime law Commerce. P. 390 ))

تشمل هذا النوع ضمنياً بسريانه على جميع الاعتمادات .(1)

ويعتبر هذا النوع بمثابة الدفع مقابل المستندات ، غير أن الدفع لايتم الابتاريخ آجل . بمعنى أن الدفع يتم بتاريخ لاحق على تاريخ تقديم المستندات ، مثلاً أن يتم الاتفاق على الدفع بعد 90 او 180 يوماً من تاريخ التقديم أو يتم فى أغلب الاحيان على اقساط مثلاً 50 % من قيمة الاعتماد عند تقديم المستندات ، و25 % خلال ستة اسابيع بعد تقديم المستندات والباقى بعد 90 يوم من وصول السفينة .(2)

ويذهب القضاء المقارن فى انجلترا، إلى ان المصرف الذى قبل المستندات المقدمة، وفقاً للاعتماد المستندى ذى الدفع الاجل يكون ملزماً تماماً كماهو الحال عند الاعتماد المستندى الذى اعد بغرض قبول كمبيالة .(3)

ومهما تنوعت الاتفاقات بين الاطراف بشأن الاعتماد المستندى ذى الدفع الاجل ، فإنه يتعين الأخذ فى الاعتبار أن الخاصية الاساسية لهذا النوع تتمثل فى كون المستفيد لايحصل على كل القيمة عند تقديم المستندات ، ولكن فى وقت لاحق منصوص عليه بالاعتماد .(4)

ونظراً لزيادة استعمال هذا النوع عالمياً ، فأصبح موضوعاً للتحليل القانونى حيث تعددت وجهات النظر حول طبيعة استعمالاته رغم خضوعه للأصول والأعراف الموحدة للإعتمادات المستندية .(5)

فبعض الشراح ، يشيرون إلى مخاطر استعماله نظرا لصعوبتة ، خلافاً فى ذلك للاعتماد المستندى التقليدى الذى يعتبر قبول الكمبيالة هى الضمانة للمستفيد بالدفع، أما فى حالة الاعتماد المستندى ذى الدفع الاجل ، فإن المشكلة تكمن فى أن

---

(1) (( Magrh and Gutterdige. (1984) The law of Banke's Commercial Credit P. 14 ))

(2) (( E.P. Ellinger . (1987) The uniform Customs - their nature and the 1983 Revision . P. 591 . Lloyd's maritime and Commercial law ))

(3) (( European Asian Bant A.G. V.Punjab and Sind bank (1983) W.L.R. 642 ))

(4) (( R . Berth and Ellinger . (1983) Deferred Payment Credit . P. 387-389 Lloyd's maritime law & Commerce ))

(5) (( انظر المادة الثانية من تعديل عام (1983 ) – المادة الاولى تعديل عام (1993) ))

البضاعة تسلم إلى المشترى قبل الدفع ، فليس من المستبعد عند وجود عيب بالبضاعة أن يتخذ المشترى الاجراءات القانونية لمنع الدفع للمستفيد ، وفى ذلك الوقت يكون الأخير قد تخلى عن المستندات التى تمثل البضاعة للمصرف فاتح الاعتماد ولذلك يعتبر الاعتماد المستندى ذو الدفع الآجل لايشكل ضمانة للمستفيد .(1)

ويرى *Gutterdige* أن تسليم المستندات قد يفقد المصرف المسحوبة عليه ضماناته رغم التعهد بالدفع مستقبلاً ، فإن المصرف المسحوب عليه يفقد الضمانات نتيجة لتسليم المستندات . رغم هذه التحفظات التى اثيرت بشأن جدوى هذا النوع ، إلا أن الأصول والاعراف الموحدة للاعتمادات المستندية تعديل عام 1983 وعام 1993 اعتبرت الاعتماد المستندى ذى الدفع الآجل يشكل تعهداً للمصرفين - فاتح الاعتماد - ومصرف التعزيز بأن الدفع سيتم مقابل المستندات المقدمة والمتطابقة مع شروط الاعتماد .(2)

## 8.4.4.2 : إعتماد الضمان Stand by credit

قد لايطمئن المشترى إلى أن البائع سيقوم بتنفيذ التزاماته التعاقدية ، ولذلك يمكن للبائع لاثبات رغبته فى تنفيذ العقد ، من خلال طلبه من أحد المصارف باستصدار اعتماد مستندى ( كضمان ) ، يهدف الى حماية المستفيد ( المشترى ) فإذا كان هناك إخلال من جانب البائع فى تنفيذ التزاماته فيما يتعلق بالبضاعة ، او أن الخدمات لم تكن فى المستوى المتفق عليه ، فان المصرف الذى أصدر مثل هذا النوع من الإعتمادات يقوم بالدفع متى طلب منه المستفيد وذلك فى حالة وجود خطأ او قصور فى تنفيذ البائع لالتزاماته .(3)

هذه هى الصورة التى يمكن من خلالها تعريف اعتماد الضمان . ( *standby credit* ) والتى أشارت إليها القواعد المنظمة للاعتمادات المستندية تعديل

---

(1) (( R . Berth and Ellinger. (1983) Deferred Payment Credit . P. 391 Lloyd's maritime law & Commerce ))

(2) (( Magrh and Gutterdige The law of Banker's Commercial Credit. P. 14 ))

(3) (( E.P. Ellinger. (1987) The Uniform Custom - their nature and the 1987 . Revision . P. 590 . L.M L and Commerce ))

عام 1983 .(1) وعام 1993 الا انها لم تعرفه .

وقد أشارت المادة الاولى تعديل عام 1993 إلى هذا النوع بقولها: " تطبق الأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية الصيغة المعدلة لعام 1993 منشور غرفة التجارة الدولية رقم 500 على جميع الاعتمادات المستندية بما فى ذلك اعتمادات الضمان *Standby letter credit* ضمن حدود تطبيق الأصول والأعراف الموحدة عليها التى تكون هذه الأصول والأعراف الموحدة مدرجة فى نصها ، وهى ملزمة لجميع أطرافها إلا إذا اشترط الاعتماد صراحة على خلاف ذلك . "

ويلاحظ أن الصياغة بهذه الطريقة تشير بشكل غير مباشر إلى شيء من التحفظ اتجاه هذا النوع مقارنة ببقية أنواع الاعتمادات المستندية الأخرى ، ورغم وجودها ضمن القواعد المنظمة للاعتمادات المستندية ، والاعتراف بآلية اعتماد الضمان وخضوعه للقواعد إلا أن كثيراً من الشرّاح يميل الى التشكيك فى هذا النوع .(2)

فقد ذهب *Schmitthoff* وكذلك *Ventris* الى عدم اعتبار إعتماد الضمان مثل الاعتماد المستندى التجارى .(3) بل نجد *Todd* يذهب إلىأن اعتماد الضمان لم يكن اعتماداً مستندياً على الاطلاق .(4)

ويعلل *Ventris* رأيه بخصوص الاعتقاد الذى يرى ، بأن اعتماد الضمان يشبه الاعتماد المستندى التجارى ، اعتقاد فيه شيء من المغالطة ، ذلك ان الاعتماد المستندى التجارى وفق تعريفه ، أن البائع أو من قدم خدمة ، فإنه عند تنفيذ التزاماته التعاقدية وبتقديمه للمستندات والتى تبدو فى ظاهرها مطابقة لشروط الاعتماد ، فإنه

---

**(1) (( Magrah and Gutterdige (1984) .The law of Banker's Commercial Credit . P. 15 ))**

**(2) (( C . M . Schmitthoff's. (1983) The new Uniform Customs of letter of Credit . P. 195 J.B.L ))**

**(3) (( F.M.Ventris. (1990) Banker's Documentary Credit . P. 148. Published Lloyd's of London Press Ltd ))**

**(4) (( Todd. P. (1990) Bills of lading and Banker's Documentary Credit P . 34 Published by Lloyd's of London Press ))**

يضمن أن يدفع له .

خلافاً لاعتماد الضمان ( *Standby credit* )، حيث أن مشترى البضاعة او من قدم خدمة يمكنه المطالبة بالتعويض من الطرف الآخر بمجرد اعلانه بأن الطرف الاخر لم يقم بتنفيذ العقد ، بغض النظر عما إذا كان ادعاؤه صواباً أم لا ، ودون إبراز أى دليل على صحة دعواه .(1)

ولذلك يميل *Charles Delbusto* إلى اعتبار اعتماد الضمان ، أقرب إلى الضمان منه إلى آلية الاعتماد المستندى التجارى ، إذ يرى أن الأساس الذى يقوم عليه اعتماد الضمان يختلف عن الأساس الذى يقوم عليه الاعتماد المستندى التجارى، إذ يرمى الأخير الى الدفع مقابل التنفيذ بينما الغرض من الأول هو الدفع فى حالة فشل التنفيذ من طرف طالب مثل هذا النوع من الاعتماد .(2)

ولما كان الاعتماد المستندى التجارى فى الأساس اتفاقاً بالدفع وفقاً لآلية صفقات البيع فإن المصرف فاتح الاعتماد يتوقع بحتمية أن يتم السحب عليه ، وهذا يعتبر من المبادئ الأساسية التى يختلف فيها عن اعتماد الضمان الذى يتوقف على وجود فشل فى التنفيذ .(3)

### 8.4.4.3 : الإعتماد المستندى الصادر بضمان اعتماد Back to back credit أوالإعتماد المستندى الداعم

قد لاتتوافر السيولة المالية لدى البائع وقت تعاقده مع المشترى ، ولذلك فقد يعتمد البائع على الاعتماد المستندى الذى يصدره المشترى لصالحه بغرض تمويله عند تعاقده مع المورد الاصلى .

غير أنه قد تتطلب الصفقة المتفق عليها أكثر من مورد ، فإن تعامل البائع مع عدة موردين يتطلب وجود اعتمادات مستندية لكل مورد .

---

(1) (( Ventris . (1990) Banker's Documentary Credit . P. 148 ))
(2) (( Charles del Busto (1990) are Stand by letters of Credit a viable alternative to Documentary Credit . P. 72 J . International banking ))
(3) (( Charles Del Busto . P. 72 ))

وعندما يتمكن البائع من الحصول على اعتماد مستندى غير قابل للالغاء من طرف المشترى ، فإنه كقاعدة عامة - لايمكنه تحويله أكثر من مرة واحدة ولذا يوفر نوع الاعتماد المستندى الصادر بضمان . (*back to back credit*) مخرجاً للبائع (المستفيد) .

ولو افترضنا أن البائع (أ) قد تعاقد مع المشترى (ب) بخصوص بيع أجهزة مرئية ، وتنفيذاً لشروط عقد البيع ، فإن (ب) سيقوم بفتح اعتماد مستندى غير قابل للالغاء لصالح (أ) وعندما يتم استلام اشعار من طرف مصرف المراسلة، فإن (أ) المستفيد قد يقدم الاشعار مصرف المراسلة أو الى مصرف آخر لاستصدار اعتماد مستندى بقيمة معينة لصالح (جـ) ثمناً للأجهزة المرئية ، وقد يقوم المستفيد (جـ) بطلب استصدار اعتماد مستندى بقيمة أخرى لصالح المستفيد (د) ، ثمنا لتلك الاجهزة المرئية .

ويصدر المصرف هذا الاعتماد بضمان الاعتماد الأصلى الذى أصدره (ب) الى (أ) ، ونتيجة لذلك يكون تداخل الأطراف لدى المصارف التالية :

المصرف فاتح الاعتماد الاصلى ، ومصرف المراسلة والمصرف فاتح الاعتماد الثانى ، إذ يقوم كل من (جـ) و (د) بتقديم المستندات والكمبيالة إلى المصرف فاتح الاعتماد الثانى الذى يقوم بعد ذلك باستبدال المستندات الخاصة ويقوم (أ) بتقديم المستندات لمصرف المراسلة للدفع .(1)

وشروط الاعتماد الذى يصدره المصرف الذى يصدر الاعتماد المستندى الصادر بضمان مستندى ، يحتوى على نفس شروط ذلك الاعتماد، باستثناء التاريخ، والقيمة بحيث تكون القيمة والمدة اقل من الاعتماد الاصلى .(2)

ويعتبر الاعتماد المستندى الصادر بضمان اعتماد، (*Back to back credit*) بمثابة تعليمات من البائع الى المصرف فاتح الاعتماد عبر تقديم طلب بإصدار اعتماد

---

(1) (( **Magran and Gutterdige. (1984) The law of Banker's Commercial Credit. P. 110** ))
(2) (( **Bengamians . (1987) Sale of goods . P. 1393** ))

مستندى حيث يكون ذلك ناجماً عن عقد جديد بين البائع والمصرف الذى قام بفتح هذا النوع من الاعتماد .(1)

## 8.5 : العلاقة بين أطراف الاعتماد المستندى :

إذا كان المشترى قد اتفق مع البائع على أن يكون الدفع طبقاً للاعتماد المستندى ، فإن المرحلة الاولى تبدأ ، بأن يلجأ المشترى إلى مصرف قد يكون محدداً فى عقد البيع ، ويقوم بفتح الاعتماد من خلاله ، ويصبح بذلك المصرف فاتح الاعتماد وكيلاً للمشترى .(2)

ثم يقوم المصرف فاتح الاعتماد باختيار مصرف المراسلة كوكيل عنه، (*Correspondent Bank*) ، واذا كان الإعتماد المستندى غير قابل للالغاء فإن التزام المصرف فاتح الاعتماد يكون باتاً وقطعياً ، وسواء اكان الاعتماد المستندى قابلاً او غير قابل للالغاء فإنه لاتوجد أية علاقة بين المشترى ومصرف المراسلة .

غير أنه إذا فشل مصرف المراسلة فى اتباع التعليمات التى قدمها له المصرف فاتح الاعتماد ، فإن للمشترى الحق فى رفض المستندات .

ولما كانت استقلالية الاعتماد المستندى عن بقية العقود الاخرى ، حتى وان كان الاعتماد المستندى قد تضمن إشارة الى تلك العقود ، فإن تلك الخاصية تعد امراً جوهرياً بالنسبة للعلاقة القانونية بين أطراف الاعتماد المستندى .

ورغم أن عقد البيع يعتبر الأساس الذى أدى الى تكوين الاعتماد المستندى، وان قيام المشترى بفتح الاعتماد لدفع ثمن البضاعة عن طريق المصارف كجزء من التزامه المترتب عن عقد البيع ، الا انه لايشفع القول بأن مصدر التزام البائع والمشترى هو عقد البيع ، لأنه لاتأثير له على ذاتية الاعتماد المستندى وآليته .(3)

ونتناول العلاقة بين الأطراف على النحو التالى وبشىء من الايجاز .

---

(1) (( Bengamians . (1987) Sale of goods . P. 1934 ))
(2) (( D . M . Day .The law of international trade . P. 142 ))
(3) (( انظر المادة 4 من القواعد المنظمة للاعتمادات المستندية ))

## 8.5.1 : العلاقة بين المصرف فاتح الاعتماد وطالب الاعتماد :

تنفيذاً لالتزامه التعاقدى ، يقوم المشترى بفتح اعتماد مستندى وفقاً لما اتفق عليه مع البائع فى عقد البيع ، فالمصرف الذى يقوم بفتح الاعتماد لصالح البائع وفقاً لتلك الشروط يكون متعاقداً مع المشترى .

ويتم فتح الاعتماد نتيجة لطلب مكتوب من طرف طالب الاعتماد فى نموذج معد لهذا الغرض يطلب فيه من المصرف فتح الاعتماد ، ورغم أن النماذج تكاد تكون متشابهة ، إلا أن التفاصيل تختلف من بلد لآخر بل من مصرف لآخر .(1)

ويعد توقيع المشترى على النموذج المعد من طرف المصرف وقبول التعليمات عقداً بينهما .(2)

ومتى اتفق الأطراف على فتح الاعتماد ، فإنه تنشأ بين المصرف فاتح الاعتماد *Issuing bank* وطالب الاعتماد *Applicant* علاقة تعاقدية مصدرها القواعد المنظمة للاعتماد المستندى ، والتى يشترط أن يتم الاتفاق بينهما على سريانها لانها ليست قانونا .(3)

وطبيعة العلاقة بين المصرف فاتح الاعتماد ، وطالب الاعتماد تحددها شروط الاعتماد ، ويكون لنوع الاعتماد أثر فى طبيعة العلاقة ، فاذا كان الاعتماد المستندى قابلاً للالغاء ( *Revocable credit* ) فإنه كقاعدة عامة ، لايوجد التزام من طرف المصرف ، اذ يملك مع بعض الاستثناءات الغاء الاعتماد المستندى فى أى وقت دون أى اشعار للمستفيد .

ويميل بعض الشراح إلى تكييف العلاقة بين المصرف فاتح الاعتماد والمشترى على أساس أنها عقد وكالة ، لانه وان كان للمصرف ملكية الغاء الاعتماد المستندى القابل للالغاء ، الا انه يستمد تعليماته من قبل طالب الاعتماد .(4)

---

(1) (( Mark Hop Good (1989) law of banking . P. 621 Butterowrths ))
(2) (( Magrah and Gutterdige . (1984) The law of Banker's Commercial Credit s . P. 58 ))
(3) (( Tood . (1990) Bills of lading Documentary Credit . P. 18 ))
(4) (( Ventaris . (1990) Banker's Documentary Credit . P. 72 ))

وإن كان الامر كذلك بالنسبة لتكييف العلاقة على أساس عقد الوكالة، فإن السؤال الذى قد يثور حول الاعتماد المستندى غير قابل للإلغاء يتمثل فى متى يعتبر كذلك أم لا ؟ .

كمبدأ عام ، فإنه يمكن القول بأن العلاقة بين المصرف فاتح الاعتماد والمشترى هى علاقة وكالة ، بالنظر إلى أطراف العلاقة ، ولايوجد ما يشير الى خلاف ذلك .

غير أن القول بالمساواة بين نوعى الاعتماد المستندى بالنسبة للآثار أمر يجافى المنطق والواقع ، إذ أنه بالنظر الى طبيعة الاعتماد المستندى غير القابل للالغاء ، يتطلب ضرورة تحديد وضعية المصرف فاتح الاعتماد عند إصدره لمثل هذا النوع .

فمتى أصدر المصرف هذا النوع من الاعتمادات ، فإن ذلك يشكل تعهداً باتاً من طرفه بدفع القيمة ، او قبول الكمبيالة ، او تداولها مقابل المستندات التى تتطابق وشروط الاعتماد .

الأمر الذى يمكن معه القول ، بأن طبيعة التزام المصرف فى هذه الحالة أقوى مما عليه فى حالة إصداره لإعتماد مستندى قابل للالغاء .

وفى حالة الاعتماد المستندى غير القابل للالغاء ، لايملك المشترى الزام المصرف بإلغاء الاعتماد متى تم اصداره واستلم البائع اشعاراً بالخصوص ،حتى وان كان هناك خلاف بين البائع والمشترى .(1)

إضافة إلى ذلك ، لو أردنا تطبيق أحكام الوكالة ، فإن الوكيل ، كقاعدة عامة، يستمد تعليماته من موكله ، ويكون مسؤولا عن تجاوزاته لذلك ، فإذا سلمنا بإمكانية اعتبار أن العلاقة بين المصرف فاتح الاعتماد والمشترى علاقة وكالة ، فإنه اعمالاً للفقرة الثانية من المادة 703 من القانون المدنى يكون الموكل مسؤولا عن الاجراءات التى اتخذها وكيله فى حدود تخويله بذلك .

---

(1) (( Bengamins. (1987) Sale of goods. P. 1405 ))

ولكن لايكون الموكل مسؤولا عن الاجراءات التي اتخذها وكيله في الوقت الذي قد تم ابلاغه سلفاً بعدم تنفيذها .

وإذا سلمنا بأن الوكيل يستمد تعليماته من الموكل ، فان ذلك لاينسحب على المصرف الذي قام بفتح اعتماد مستندي غير قابل للالغاء ، لان الموكل لايملك ان يأمر الوكيل في هذه الحالة بتنفيذ ذلك الاجراء .

**8.5.2 : العلاقة بين المصرف فاتح الاعتماد ومصرف المراسلة :**

تنفيذاً لالتزاماته التعاقدية الناجمة عن عقد البيع، يتم ابلاغ المستفيد بوجود الاعتماد، وعادة ما يقوم مصرف بذلك، يسمى مصرف المراسلة (*Advising Bank*) وذلك باعتباره أحد المصارف الموجودة في بلد اقامة المستفيد ، والذي يقبل التعليمات الواردة من المصرف فاتح الاعتماد .

وكقاعدة عامة فإن العلاقة بين المصرف فاتح الاعتماد ومصرف المراسلة تخضع لطبيعة الاعتماد المستندي ، وفي ضوء ذلك ، تحدد طبيعة ونوعية التعليمات، وتغير تبعاً للوضعية القانونية لمصرف المراسلة ، فاذا كان الاعتماد المستندي غير قابل للالغاء فقد يقتصر دور مصرف المراسلة على مجرد اخطار المستفيد، وقد يقوم مصرف المراسلة بتعزيز الاعتماد ، أو أن يقوم بشراء او قبول الكمبيالة المسحوبة من طرف المستفيد .

ويذهب الفقه الى ان العلاقة بينهما ، يحكمها عقد الوكالة في حالة الاعتماد المستندي القابل اوغير القابل للالغاء ، ومن ثم فعند تكليف مصرف المراسلة بتعزيز الاعتماد لايجوز للمصرف فاتح الاعتماد ان يضيف شروطاً اضافية بعد قيام مصرف المراسلة بالتعزيز، ففي هذه المرحلة هناك علاقة تعاقدية تنشأ بين جميع الأطراف ولايجوز تعديلها من طرف واحد .(1)

إذا ما قام مصرف المراسلة بتعزيز الاعتماد المستندي غير القابل للالغاء، لأنه بتعزيزه للاعتماد يكون قد أضاف تعهداً بجانب تعهد المصرف فاتح الاعتماد ،

---

(1) (( C .M. Schmitthoff's. (1987) Discrepancy of Documents in letter of Credit Transactions . P. 104. Journal of Business law ))

مما يشكل التزاماً منفصلاً اتجاه المستفيد من طرف مصرف التعزيز .
وبتعزيزه للاعتماد يكون مسؤولا مباشراً عن تنفيذه و ليس باعتباره كوكيل عن المصرف الفاتح للاعتماد ، لذلك لايميل جانب من الفقه الى تطبيق أحكام الوكالة على مثل هذه العلاقة إذ يرى أنه بإضافة التعزيز يكون قد أصبح جزءا من المعاملة وباسمه .(1)

واذا ما قام مصرف المراسلة بدفع قيمة الاعتماد ، أو قبول الكمبيالة المسحوبة من المستفيد ، وكان الأخير قد قدم مستندات مطابقة لشروط الاعتماد ، فإن المصرف فاتح الاعتماد يكون مسؤولا عن دفع قيمة المبالغ التى يكون مصرف المراسلة قد قام بدفعها .

### 8.5.3 : العلاقة بين المصرف فاتح الاعتماد ومصرف المراسلة بالمستفيد :

بالنسبة للعلاقة بين المصرف فاتح الاعتماد والمستفيد ، فإنها تتداخل وفقاً للاتفاق بين المشترى والبائع من جانب ، وبين المصرف فاتح الاعتماد والمشترى طبقاً للاعتماد المستندى .

فاذا ما تم الاتفاق على فتح اعتمادمستندى قابل للالغاء ، فإن البائع لايتوقع التزاماً من طرف المصرف فاتح الاعتماد ، يتجاوز رسالة الإشعار والتى تفيد بوجود اعتماد مستندى لصالحه ، وذلك لطبيعة هذا النوع من الاعتمادات حيث يمكن للمصرف فاتح الاعتماد ، باستثناء بعض الحالات ، ان يلغى التزامه فى أى وقت شاء قبل وصول الاعتماد المستندى للمستفيد .

غير أنه خلافاً لذلك،عند قيام المصرف بإصدار اعتماد مستندى غير قابل للالغاء فان طبيعة العلاقة تختلف عن الحالة السابقة إذ أن صدور اعتماد مستندى غير قابل للالغاء يشكل تعهداً باتاً بالدفع مقابل تقديم مستندات تطابق شروط الاعتماد. (2)

---

(1) (( Ellinger (1987) The Uniform Customs - their nature and the 1983 Revision . P. 587 Lloyd's maritime law and Commercial ))

(2) (( Magrah and gutterdige. (1984) The law of Banker's Commercial Credit P. 64 ))

وقد اختلف الشراح حول تحديد طبيعة العلاقة بين المصرف فاتح الاعتماد ومصرف المراسلة والمستفيد ، فهناك من يرى انه بإصدار اعتماد غير قابل للالغاء يعد بمثابة عرض موجه للمستفيد .(1)

ويجد هذا الرأى سنده فى القضاء المقارن ، ويدعم أصحاب هذا الاتجاه رأيهم بما قاله القاضى *Jankns* فى احدى القضايا المعروضه عليه .(2)

ويعتبر أصحاب هذا الاتجاه أن العرض يشكل عقداً يكون قد ظهر إلى الوجود بين المصرف فاتح الاعتماد والمستفيد بمجرد إصدار الاعتماد وإشعار المستفيد.

ولايميل جانب من الفقه إلى تكييف العلاقة على أساس العرض ، إذ يرى *Megrah and Gutterdige* أن العقد لاينعقد بمجرد تقديم القبول وإعلامه للمستفيد، فوفقاً لما يرونه أنه لكى ينعقد العقد بين المصرف فاتح الاعتماد والمستفيد، يقتضى أن يلقى العرض قبولاً، وذلك بتقديم المستندات من قبل المستفيد ، للمصرف فاتح الاعتماد او مصرف المراسلة .

وإضافة إلى ذلك ، فإنه لايمكن قبول هذا الرأى حالة الاعتماد المستندى غير القابل للالغاء ، إذ انه وفقاً للنظرية العامة للعقود، فإن مقدم العرض يمكنه سحبه فى الفترة الزمنية قبل حصول القبول، وهذا لايمكن وقوعه فى مثل هذا النوع من الاعتمادات .

فاذا كان بإمكان المصرف سحب العرض فى تلك الفترة ، اى ما بين صدور العرض وحتى تقديم المستندات (القبول) فإن ذلك يتعارض مع الغاية التى من اجلها صدر الاعتماد .(3)

---

(1) (( Panny . (1987) international banking . P. 297 ))

(2) (( Malas V. British Lmex industries Ltd. (1958) All.R . P. 262 ))

(( والذى برز حكمه ، بانه فى حالة اصدار اعتماد مستندى غير قابل للالغاء ، فإنه يشكل صفقة بين المصرف وبائع البضاعة حيث يتعين على المصرف الالتزام بالدفع ))

(3) (( Magrah and Gutterdige. (1984) The law of Banker's Commercial Credits. P. 31 ))

وذهب رأى اخر، إلى انطباق أحكام الوكالة باعتبار أن عقد الوكالة يكون فيه البائع بمثابة موكل، ويكون المشترى وكيلاً حيث يطلب الموكل من وكيله ترتيب طريقة دفع ثمن البضاعة من خلال الاعتماد المستندى، ويعلل أصحاب هذا الرأى، بأن البائع قد لايثق فى المقدرة المالية للمشترى لدفع الثمن ، لذلك ، يرغب البائع فى تنفيذ عقد البيع ، اذا قام المشترى بإيجاد مصدر مالى مستقل يتعهد بالدفع .(1)

غير أن هذا الرأى لايجد مجالاً لقبوله ، إذ أنه قبل افتراض أن المشترى يتصرف كوكيل عن البائع ، فإن القاعدة العامة ، فى إعمال الوكالة أن الموكل سيكون مسؤولا حتى عندما يتم الاتفاق مع المصرف فاتح الاعتماد ، كما أن المصرف فاتح الاعتماد يكون وكيلاً للمشترى ، فوفقاً لهذا الرأى فإن البائع الموكل سيكون مسؤولا عن أعمال الوكيل .

كذلك هناك من يرى أن العلاقة أساسها ضمان المصرف فاتح الاعتماد للمشترى ، ويسرى الأمر بالنسبة لمصرف المراسلة متى قام بالتعزيز .

واجمالاً رغم كل ما طرح من آراء فى تكييف العلاقة ، فإن الحقيقة التى لاينبغى تجاهلها هى استقلالية الاعتماد المستندى ، وبالتالى لايمكن أن تكون هناك علاقة تعاقدية بين المصرف والمستفيد ، وإنما هناك التزام من طرف المصرف فاتح الاعتماد نتيجة لقيام علاقة تعاقدية بينه وبين المشترى يكون فيها المصرف فاتح الاعتماد وكيلاً،وطالب الاعتماد موكلاً لتنفيذ تعليماته وفقاً لشروط الاعتماد ، لانه رغم إصدار الاعتماد فإن مسؤولية المشترى لاتنتهى قبل البائع ،حيث يتعين عليه الدفع، وأن قبول الكمبيالة من طرف المصرف فاتح الاعتماد لايكفى بدوره لإعفاء المشترى حالة عجز المصرف فاتح الاعتماد عن السداد .(2)

غير أنه،وان كان المصرف وكيلاً للمشترى الا أنه ينبغى عدم تجاهل خاصية

---

(1) (( Magrah and Gutterdige. (1984) The law of Banker's Commercial Credits. P. 32 ))

(2) (( E . D . and F . Manal TD (1977) 2 Lloyd's Rep. P. 50 ))

الاعتماد المستندى وهى انفصاله عن بقية العقود التى نشأ بسببها الاعتماد .(1)

ومتى أصدر المصرف اعتمادا مستندياً غير قابل للالغاء ، فإن ما يترتب على فحصه للمستندات من قبول أو رفض لها يكون بمعزل عن المشترى ، وفيما يبدو فإنه على المصرف تقرير ذلك دون حاجة للرجوع الى المشترى طالب الاعتماد .(2)

## 8.5.4 : العلاقة بين مصرف المراسلة والمستفيد :

يشكل نوع الاعتماد المستندى اساساً لطبيعة العلاقة بين مصرف المراسلة والمستفيد ، فإذا كان الاعتماد المستندى قابلاً للالغاء ، فإنه لايتوقع أن تكون هناك أية علاقة بين مصرف المراسلة والبائع المستفيد، إذ يقتصر دور مصرف المراسلة على إشعار المستفيد دون تحمل اية مسؤولية .(3)

شأنه في ذلك شأن أى وكيل ينفذ تعليمات موكله ، فالمصرف الذى قام بفتح الاعتماد لايغير من الأمر شيئا متى كان الاعتماد المستندى غير قابل للالغاء .

غير أن قيام مصرف المراسلة بتعزيز الاعتماد ، فإن العلاقة والالتزامات تنشأ بينه وبين المستفيد .

إذاً هناك غموض فى تحديد طبيعة العلاقة بين المستفيد ومصرف المراسلة على ما سنرى .

فبمجرد ان يقوم مصرف المراسلة بتعزيز الاعتماد ، فإن ذلك يعتبر بمثابة قبول التزام إضافى، إلى جانب التزام المصرف فاتح الاعتماد اتجاه المستفيد .(4)

وهذا الالتزام لاينشأ عن علاقة تعاقدية ، إذ أنه وان كان هناك عقد مكتوب بين المشترى والمصرف فاتح الاعتماد ، كذلك بين المصرف الأخير ومصرف المراسلة ، إلا انه لايوجد ذلك ، بين الأخير والمستفيد .

---

(1) (( المادة 4 من تعديل عام 1993 ))

(2) (( Vantris . (1991) Banker's Documentary Credits. P. 16 ))

(3) (( Magrah and Gutterdige. (1984) The law of Banker's Commercial Credits. P. 81 ))

(4) (( دلالة الفقرة ب المادة التاسعة من تعديل عام 1993 للقواعد المنظمة للاعتمادات المستندية ))

وتنشأ العلاقة التعاقدية بين مصرف المراسلة ( المعزز ) والمستفيد بظهور العقد بينهما الى الوجود بعد الاتصال بين المستفيد والمصرف .

إذ يرى القاضي *Neivll* أن الاعتماد المستندى لايكون غير قابل للالغاء الا بعد الاتصال بالمستفيد .(1)

وهناك من يرى أن العلاقة التعاقدية تنشأ عند تقديم المستفيد مستنداته للمصرف.(2)

بينما يشكك جانب من الفقه فى وجود علاقة قانونية واضحة بين المستفيد ومصرف التعزيز .(3)ولعل الاتجاه السائد فى التطبيق هو أن الالتزامات تكون موجبة بمجرد استلام المستفيد ، ما يفيد بوجود اعتماد مستندى معزز من مصرف المراسلة وقبوله دون اى اعتراض .(4)

يمكن القول ، أنه وإن كان الوقت الذى التزم فيه مصرف المراسلة قائما منذ اللحظة التى علم فيها المستفيد بالاعتماد من خلال الإشعار المرسل اليه ، إلا أنه بالمقابل لايوجد التزام من طرف المستفيد بالقبول ، فمتى قبل ذلك فإن العلاقة بينهما تظهر الى الوجود .

ولذلك يثار سؤال ، حول إمكانية تكييف العلاقة على أساس ، العرض والقبول فى نظرية العقد ؟

وفيما يبدو، فإنه وإن كان هناك مجال للقول بأن عرضاً من طرف مصرف التعزيز، فإن قبولاً من طرف المستفيد يمكن أن يشكل قبولاً عاماً لهذه النظرية ، إلا أنه لامجال لتطبيق تلك النظرية على الاعتمادات المستندية ، حيث أنه وفقاً للفقرة (5) من المادة التاسعة من تعديل عام 1993 للقواعد المنظمة للاعتمادات المستندية، فإنه لايمكن لمصرف التعزيز، تعديل أو إلغاء تعهده دون موافقة جميع الاطراف .

---

(1) (( 1985 Lloyd's Rep 316. P. 358 ))
(2) (( C . M . Schmitthoff's . (1986) Export trade. P. 358 ))
(3) (( Todd . (1988) Saller and comfirmation bank. P. 468 J.B.L ))
(4) (( Magrah and Gutterdige . (1984) The law of Banker's Commercial Credits. P. 28 ))

فإذا ما قدم المستفيد المستندات التي تطابق شروط الاعتماد ، فان مصرف المراسلة يلتزم ، سواء اكان اعتماداً قابلاً للالغاء أم غير قابل للالغاء ، أو كان معززاً بالدفع ، أو قبول أو شراء الكمبيالة المسحوبة من طرف المستفيد، ويتوقف التزام مصرف المراسلة اتجاه المستفيد، على مطابقة المستندات للشروط التي طلبها مصرف المراسلة من المستفيد في اشعاره .

غير أنه إذا ما قام مصرف المراسلة بإعطاء بيانات خاطئة عن شروط الاعتماد ، خلافاً للشروط الواردة به من طرف المصرف فاتح الاعتماد ، فإنه يكون قد أخل بالتزامه ، اذا كان البائع المستفيد ، قد تصرف بمقتضى تلك البيانات ، وقدّم المستندات وفقاً لذلك ، مما أدى الى رفضها من قبل المصرف فاتح الاعتماد ، فإنه يمكن للمستفيد مقاضاة المصرف إذا لم يقم بالدفع ، او قبول الكمبيالة، او الشراء، متى كان المستفيد قام بالتزاماته وفقاً لشروط الاعتماد المستندى فى ضوء تلك البيانات .

**8.6 : حالة قيام المصرف بتعزيز الاعتماد :**

وينبغى أن يلاحظ ، أنه فى حالة تعزيز الاعتماد المستندى ، فان ذلك يعنى أن إشعار المرسل للمستفيد يتضمن وعداً مباشراً من طرف المصرف فاتح الاعتماد مصحوباً مع تعهد مصرف المراسلة بنفس الشروط .

وقد يقوم مصرف المراسلة بإرسال اشعار من طرفه بتعزيز الاعتماد وتعهده بالدفع ، ومتى قام بذلك فإن المستفيد يرجع إليه وحده .(1)

وبقيام مصرف المراسلة بتعزيز الاعتماد ، فإنه يتحمل جانباً من المسؤولية فى تنفيذ الاعتماد، باعتبار ان تعزيزه قد حمله التزاماً تجاه المستفيد ، إضافة الى ذلك فإنه يشكل تعهداً باتاً ويكون هذا التعهد منفصلاً عن تعهد المصرف فاتح الاعتماد تجاه المستفيد .(2)

---

(1) (( Mark Good . (1989) The law of international Banking. P. 624 ))
(2) (( Paul . Todd . (1990) Bills of lading and Benker's Documentary Credits . P. 11 . Published by Lloyd's of London Press Ltd ))

غير أنه فى جميع الأحوال فى إمكان المصرف عدم القيام بتعزيز الاعتماد، ويتعين عليه اشعار المستفيد بالاعتماد دون اضافة تعزيز .(1)

8.7 : تقديم المستندات :

لما كانت القاعدة العامة أن الاعتماد المستندى ينفصل عن بقية العقود الاخرى ، ولاعلاقة للمصارف بالبضاعة، وانما تقتصر على فحص المستندات .(2)

فإن المشترى يقوم بإصدار تعليماته إلى المصرف فاتح الاعتماد ويحدد المستندات المطلوبة من البائع ، وفقاً لما اتفق عليه فى عقد البيع ، ويقوم الاخير بتقديمها للمصرف فاتح الاعتماد او مصرف المراسلة .

ومطابقة المستندات شرط لسحب البائع لقيمة الاعتماد ، فاذا قبل المصرف مستندات غير مطابقة للشروط ، فانه يكون مسؤولا تجاه المشترى .(3)

فاذا كان البائع قد تم إخطاره بالاعتماد المستندى ، فانه يمكن شحن البضاعة وهو مطمئن إلى أنه يمكنه الحصول على قيمة البضاعة . ولتحقيق ذلك ، فانه عادة ما يقدم المستندات التقليدية : سند الشحن ، والفاتورة ، ووثيقة التأمين ، غير انه قد يتفق الاطراف على ضرورة توفير مستندات اخرى ، يستلزم توفيرها فى بلد المستورد من قبل المصدر .

وعادة ما يقدم البائع المستندات الى مصرف المراسلة " *Advising bank* " والذى يرتبط بعقد مع المصرف فاتح الاعتماد ، ويكون بمثابة وكيل له ، وعندما يقوم مصرف المراسلة بالدفع ، اوالقبول ، اوالشراء ، فانه يفعل ذلك لحساب المصرف فاتح الاعتماد .

غير أنه إذا قام مصرف المراسلة بتعزيز الاعتماد ، فإنه يدفع لحسابه ثم يرجع على المصرف فاتح الاعتماد ، ويملك مصرف المراسلة الحق فى الاحتفاظ

---

(1) (( Ellinger . (1987) The Uniform of customs - their nature and the 1983 Revision . P. 588 Lloyd's maritime law and Commercial ))

(2) (( دلالة المادة 4 من تعديل عام 1993 ))

(3) (( D . M. Day. (1981) The law of international trade. P. 146 ))

بالمستندات إلى حين استرداد القيمة من المصرف فاتح الاعتماد .(1)

وفي جميع الاحوال ، فإن التزام المصرف فاتح الاعتماد او مصرف المراسلة إتجاه المشترى يكمن فى تقديم البائع لمستندات مطابقة لشروط الاعتماد .

**8.7.1 : التباين فى المستندات المقدمة :**

كما أشرنا فى السابق فإن المصارف لاشأن لها بالبضاعة ، وإنما تتعامل مع المستندات فقط .

فعند تقديم البائع للمستندات فللمصرف رفضها أو قبولها، فاذا وجد تباين بين المستندات وشروط الاعتماد فله أن يرفضها ، ويتعين عليه بيان أسباب الرفض حتى يتمكن البائع من تفادى ذلك أثناء مدة سريان الاعتماد.(2)

ويلتزم المصرف بفحص المستندات المقدمة ، وأن يبذل الهمة فى ذلك ، فى مدة معقولة ، ولايوجد معيار محدد للمدة التى ينبغى للمصرف أن يقرر فيها قبول اورفض المستندات ، وتختلف المصارف فى تحديد مدة الفحص .(3)

وقد تضمنت قواعد وتعديل عام 1993 المسائل المتعلقة بالمستندات، المواد 20 الى 38 ، ووضعت ضوابط للمستندات المقدمة ، إلا أنه ، كقاعدة عامة، يمكن الاتفاق على مخالفتها بالقدر الذى لايتعارض وطبيعة دورالاعتماد المستندى فى التجارة الدولية .

---

(1) (( R . Bradgate and Nigel Savage. (1991) Commercial law. P. 553. Published by Butterworths London ))

(2) (( C . M . Schmitthoff's .C. (1987) Discrepancey of Documents in letter of Credits. P. 103 Journal of Business law )).

(3) (( انظر بحثنا المقدم لندوة المصارف . تحت عنوان " رفض المصارف للمستندات المقدمة وفقاً للاعتمادات المستندية " مدينة البيضاء 1993 ))

## 8.8 : انتهاء صلاحية الاعتماد المستندى :

أوجبت القواعد المنظمة ضرورة أن يتضمن الاعتماد المستندى وقتاً محدداً لانتهاء صلاحيته .(1) كما يجب أن يحتوى الاعتماد على مكان تقديم المستندات للدفع، او القبول ما لم تكن المستندات المقدمة تتعلق باعتمادات قابلة للتداول بحرية . ويعد انتهاء صلاحية الدفع ، أو قبول الكمبيالة أو تداولها ، انتهاء الصلاحية لتقديم المستندات ، غير أنه ينبغى التفرقة بين وقت انتهاء صلاحية الاعتماد ، وموعد شحن البضاعة، فاذا كان الاعتماد قد اشترط تاريخاً محدداً لشحن البضاعة، وتم تقديم سند الشحن بعد تلك المدة المتفق عليها ، فان للمصارف الحق فى رفض قبول المستندات .

كما أن القواعد المنظمة للاعتمادات المستندية ، اشترطت أن يتضمن الاعتماد تاريخ وفترة محددة لتقديم المستندات بعد تاريخ الشحن .

فاذا حدد الاعتماد فترة معينة لتقديم سند الشحن ، وتأخر تقديمه، فان للمصارف الحق فى رفض المستندات حتى لو قدمت قبل تاريخ انتهاء الاعتماد .(2)

غير أنه إذا لم يتضمن الاعتماد المستندى فترة محددة لتقديم المستندات، فان المصارف لن تقبل المستندات المقدمة إليها بعد 21 يوماً من تاريخ الشحن، كما أن المصارف لاتقبل المستندات المقدمة قبل هذه المدة ، إذا كانت مدة صلاحية الاعتماد قد انتهت .(3)

## 8.9 : آلية عمل الاعتماد المستندى :

لتوضيح آليةعمل الاعتماد المستندى نتعرض للمراحل التى يمربها وفقاً للآتى :

### 8.9.1 : المرحلة الاولى :

يتفق المشترى مع البائع فى عقد البيع على شروط تتعلق بالبضاعة ، وطريقة الدفع ، وفترة الشحن ، والشروط الأخرى ، فاذا تم الاتفاق على شروط عقد البيع على

---

(1) (( مثلاً نصت المادة 20 ، على العبارات التى لايجوز ادراجها فى الاعتماد المستندى المادة 42 من تعديل عام 1993 للقواعد المنظمة للاعتمادات المستندية ))

(2) (( C . M . Schmitthoff's . (1986) Export trade. P. 419 ))

(3) (( المادة 43 فقرة أ من تعديل (1993) للقواعد المنظمة للاعتمادات المستندية ))

أن يتم الدفع طبقاً لاعتماد مستندى غير قابل للإلغاء ، وقد يحدد سلفاً المصرف فى عقد البيع ، وعادة مايكون المصرف مقبولا لدى البائع .

**8.9.2 : المرحلة الثانية :**

يقوم المشترى بتقديم طلب الى المصرف فاتح الاعتماد باصدار اعتماد مستندى لصالح البائع " المصدر" مقابل تسليم مستندات الشحن ( أنظر الشكل 1 مع الترجمة ص 246 ، 251 ) .

فإذا وافق المصرف فاتح الاعتماد على ذلك ، فانه يقوم بفتح الاعتماد وإخطار البائع بذلك ، وقد يتم الاخطار من قبل المصرف فاتح الاعتماد ، إذا كان لديه فرع فى بلد البائع ، وإذا تعذر ذلك ، فانه يتفق مع مصرف آخر يعرف عادة بمصرف المراسلة " *The advising bank* " ( أنظر الشكل 2 مع الترجمة ص 256 ،261 ) فإذا كان الاعتماد المستندى يقتضى التعزيز ، فان مصرف المراسلة ، متى وافق على ذلك فانه يقوم باضافة التعزيز على الاعتماد .

**8.9.3 : المرحلة الثالثة :**

عندما يستلم البائع الاشعار بفتح الاعتماد فانه يقوم بشحن البضاعة، ويسلم مستندات الشحن الى مصرف المراسلة، والتى يتعين ان تكون مطابقة لشروط الاعتماد المتفق عليها، فالدفع للبائع يتم فى بلده بواسطة مصرف المراسلة ، باعتباره وكيلاً عن المصرف فاتح الاعتماد، او باعتباره معززاً للاعتماد، والوفاء بما تعهد به.

**8.9.4 : المرحلة الرابعة :**

يقوم مصرف المراسلة (*Advising Bank*) بعد استلام المستندات بمراجعتها وإحالتها إلى المصرف فاتح الإعتماد (*Issuing Bank*) متى كانت مطابقة لشروط الإعتماد ويقوم المصرف الأخير (*Issuing Bank*) بتسليمها إلى طالب الإعتماد ( المستورد ) .

**8.9.5 : المرحلة الخامسة :**

عندما يستلم طالب الاعتماد (المستورد) المستندات ، فإن المصرف فاتح الاعتماد (*Issuing Bank*) يقوم بخصم قيمة البضاعة ويدفعها إلى مصرف المراسلة

(*Advising Bank*) حيث يقوم الأخير بدفعها للمصدر .

قد يحتفظ المصرف بالمستندات حتى يقوم المشترى بـالدفع ، وقـد يقـوم بـالافراج عـن المستندات حتى يسمح للمشترى ببيع البضاعة ، مقـابل أن يرهـن المشـترى البضـاعـة للمصـرف ، فإذا قام ببيعها فإن المصرف يمكنه الحصول على القيمة بعد ذلك .

هذه المراحل موضحة من خلال الشكل 3 ص 265 ) .

وقد تمت الأستعانة بالنماذج المتبعة بأحد المصارف التجارية مع الترجمة .

BANK OF COMMERCE & DEVELOPMENT
(L.J.S.C)

## APPLICATION FOR OPENING OF L/CREDIT

**Date ----------------------**
**To : The Bank of Commerce & Development**
**-------------------------------- Branch**

**Dear Sirs,**

**We, the undersigned ---------------------------------- beg to request you to open an Irrevocable Credit by Cable/ Airmail through the medium of your Branch / Correspondent --------------------- as follows :-**

**Kindly advise, adding/ without adding your Branch `s/ Correspondent `s confirmation M/S ------------------------------------ ---------------------------------------------------------------------------------------- -------------------------------------- that you have opened in their favor your Irrevocable/ Revocable/Confirmed Letter of Credit for an amount of about/ not exceeding ------------------------------------ ----------------------------------------say ------------------------------------ ---------------------------------------------on behalf of ourselves. Available for the negotiation of draft (s) at sight or -------------- days drawn on ------------------------------------------------------------- -**

**representing invoice cost of ------------------------------------------**

**C.&F./F.O.B.**

**Goods are of ------------------------ origin.**
**Partial shipments are allowed/not allowed.**

Transshipment is allowed/not allowed.

Shipment (s) to be effected between the ---------------- and the ---------------both dates inclusive. To be shipped by ---------------------------------------- from ----------------------------------- to -----------------------------------------------

The draft (s) under this credit must be drawn and negotiated not later than ----------------------------------- in -----------------------------------------------and must be accompanied by the following required documents marked X.

[] Full set, clean on Board Bill of Lading made out to your order endorsed in blank, evidencing Freight Prepaid/ Payable at destination, and notified by ourselves.

[] Air way Bills/ Parcel Post Receipts showing the goods consigned to yourselves for our account.

[] Duplicate of road consignment note (Truck/ Railway) bills showing numbers of carrying and goods dispatched ----------------------------------

[] Original commercial invoice in ------------ copies in our name duly signed and certified by the beneficiaries that the goods shipped are exactly as specified in the Proforma Invoice and not supplied or manufactured by neither a co., or one of its subsidiary branches who are Black - listed by the Arab Boycott of Israel, nor in which an Israeli capital is invested, --------------- copies by first mail.

[] Certified of origin should be stated that the goods being exported are of the national origin of the exporting country and authenticate by the Chamber of Commerce and / or the Union of Industry in the exporting country, and certified by the Libyan Bureau, if available or otherwise by the Embassy or the consulate of any Arab Country.

[] A declaration duly signed by the exporter or the shipping co, on the Bills of Lading itself in separate declaration that the vessel is not Blacklisted and that it will not call at any Israeli port during

its voyage.

[] Packing List in duplicate.

[] Health Certificate in Duplicate.

[] Phytosanitary certificate in duplicate.

[] Certificate of weight in duplicate.

[] Certificate of Analysis in duplicate. [] Inspection certificate.

[] Veterinary Certificate. [] Certificate of surveillance in Duplicate.

Import License No. -------------- Exchange Permit No.

NB. Please cross and initial unnecessary terms.

Special instructions for L/C in hard currencies.

[] Currencies are to be bought for our account.

[] Cash immediately.

[] Immediately at -------------- maturity.

[] Upon receipt of payment advises from Correspondents, cash.

[] Upon receipt of notice of acceptance from your correspondents at ---------------------- (corresponding to maturity of relative drawings).

It is understood that we are fully responsible of all risks and consequences arising from this transaction namely from exchange risks.

We discharge you, as well as your correspondents, from any responsibility relating to genuineness and/or sufficiency/accuracy of documents, delays, loss and / or mutilation of documents, delay and/ or loss in transit of any messages, letters or documents mutilation or other errors arising in the transmission of any telecommunications, translation and interpretation of technical terms which you will transmit as received.

In case goods are not insured or not adequately covered by insurance you may effect the necessary insurance, and debit our account with you with the sum any necessary incurred. We authorize you to obtain the necessary Foreign Exchange Authorities permit and shall pay you the value of any losses incurred due to changes in Foreign Exchange rates and/or failure

of Foreign Exchange Authorities to arrange for the necessary cover in Foreign currency. We also authorize you to arrange for the necessary cover in Foreign currency. We also authorize you to debit our account with you with cost all your expenses i.e. commissions, interest, exchange, margin of security and any other charges.

This credit is subject to the Uniform Customs and practice for Documentary Credits (1993 revision) International Chamber of Commerce Brochure No. 500, unless the other local laws or other customs are applicable. This application is governed "General terms of opening of Doc.credits" which signed by us.

Signature ------------------------

Address --------------------------

Account No. ---------------------

# طلب فتح إعتماد

التاريخ : ..........................................................

إلى : **مصرف التجارة والتنمية**

فرع : ..............................

بعد التحية

نحن الموقعين أدناه : ............................................ نرجو منكم التكرم بفتح إعتماد غير قابل للإلغاء برقى أو بالبريد عن طريق وسيط لفرع مصرفكم أو مراسلكم وهو: ...................................... وذلك كالاتى :-

نرجو الأخطار بإضافة / بدون أضافة أو تعزيز فرعكم / مراسلكم السادة : بانكم قمتم بفتح اعتماد لصالحهم غير قابل للإلغاء / غير قابل للإلغاء / مثبت وذلك بمبلغ حوالى/ لايزيد عن المبلغ بالحروف : ........................................... نيابةعنا .

قابل للتداول والسحوبات عند الأطلاع أو ................. يوماً تم سحبه على : ..............................................

بحيث يمثل تكاليف الفاتورة والخاصة بـ : ........................................................

**سى اند اف / فوب**

منشاء البضاعة : ...................................................................................

يسمح بتجزئة الشحن / لايسمح

يسمح بأعادة الشحن / لايسمح

الشحن / الشحنات يتم مابين : ............................ إلى ..................................

متضمناً كلا التاريخين ، يتم الشحن بواسطة .............. من ......... إلى .................

الكمبيالات وفقاً لهذا الأعتماد يجب أن يتم سحبها وتداولها فى مدة أقصاها ...................... فى ......................

ويجب أن تكون مرفقة بالمستندات المطلوبة التالية والتى تحمل علامة [ x ]

1- مجموعة كاملة من سند الشحن نظيف على متن السفينة تصدر باسمكم ومظهره على بياض ومبينة بها أجرة النقل مدفوعة مقدماً / يتم دفعه بجهة الوصول . وينوه فيها باسمنا .

سندات شحن جوى / إيصالات الطرد البريدى تبين أن البضاعة مرسلة اليكم لحسابنا .

[ ] صورة طبق الأصل من وثيقة الأرسالية ( إشعار الشحن البرى ) ( سكك حديدية أو شاحنات ) .

يجب أن تبين المستندات عدد الحمولات والبضاعة المشحونة .

[ ] فاتورة شحن أصلية عدد ................ نسخ باسمنا موقعة ومصدقة من المستفيدين بأن البضاعة المشحونة كما وردت فى الفاتورة المبدئية (البروفورما) مع عدم توريدها أو تصنيعها من قبل شركة أو احد فروعها من ضمن الشركات المدرجة فى القائمة السوداء الخاصة بالمقاطعة العربية لإسرائيل وعدم وجود أستثمار لرأس مال أسرئيلى . عدد ................. نسخ بواسطة البريد .

[ ] شهادة المنشاء يجب أن تتضمن أن البضاعة المصدرة هى من أصل وطنى بلد المصدّر مع تصديقها من الغرفة التجارية و/ او اتحاد الصناعة فى البلد المصدّر. كذلك يجب أن تكون مصدقة من المكتب الليبى إذا وجد أو من سفارة أو قنصلية أى بلد عربى .

[ ] إقرار موقع رسمياً من المصدّر أو الشركة الشاحنة على سندات الشحن ذاتها أو بإقرار منفصل بأن الباخرة غير مدرجة بالقائمة السوداء وبأنها سوف لن تتوقف عند أى ميناء إسرئيلى أثناء رحلتها .

[ ] قائمة تعبئة ( نسخة طبق الأصل ) .

[ ] شهادة صحية ( نسخة طبق الأصل ) .

[ ] شهادة خلو من الإشعاع ( نسخة طبق الأصل ) .

[ ] شهادة وزن ( نسخة طبق الأصل ) .

[ ] شهادة تحليل ( نسخة طبق الأصل ) .

[ ] شهادة بيطرية.

[ ] شهادة المراقبة أو الإشراف (نسخة طبق الأصل ).

[ ] شهادة فحص ( نسخة طبق الأصل ) .

رخصة إستيراد رقم ...................... تصريح صرف أجنبي رقم :

..................

ملاحظة : يرجى شطب وبيان المطلحات الغير لازمة :-

تعليمات خاصة بالإعتماد بالعملة الصعبة

[ ] يجب شراء العملة لحسابنا .

[ ] صرف نقدى فورى .

[ ] فوراً عند ............... بلوغ الأجل .

[ ] عند أستلام أخطار بالدفع نقداً من قبل المرسل .

[ ] عند أستلام أخطار بالقبول من مراسلكم فى ........................

وفقاً للمراسلات بحلول الأجل للسحوبات المتعلقة .

من المفهوم بأننا مسؤلين مسؤولية كاملة عن كافة الأخطار والنتائج المترتبة عن هذه الصفقة وتحديداً من أخطار الصرف الأجنبى نحن نعفيكم كذلك مراسليكم من أية مسؤولية تتعلق بصحة و/ أو كفاية / دقة المستندات من حيث التأخير والفقد و/ أو التشوية وكذلك تأخير و/ أو فقد أى أثناء النقل لأى رسائل أو برقيات وأى تشوية للمستندات أو أية أخطاء أخرى تنشاء عن الأتصال بواسطة الاتصالات اللاسلكية والترجمة وتفسير العبارات الفنية المرسلة أو المستلمة فى حالة عدم التأمين على البضاعة أو عدم كفاية التغطية التأمينية يمكنكم القيام بالتأمين اللازم وتقوموا بخصم القيمة من حسابنا لديكم والقيمة التى تقتضيها أى ضرورة .

ونخولكم الحصول على تصريح من السلطات الخاصة بالنقد والصرف الأجنبى وسنقوم بالدفع لكم قيمة أى خسارة قد تنشاء بسبب التغيرات فى معدلات الصرف الأجنبى ، و/ أو تقاعس الجهات المسؤولة عن النقد الأجنبى فى الاعداد للتغطية اللازمة بالعملة الأجنبية .

كذلك نخولكم حق إتخاذ اللازم للتغطية اللازمة بالعملة الأجنبية وكذلك نخولكم حق الخصم من حسابنا لديكم كافة المصاريف مثل العمولات والفوائد والصرف الأجنبى وهامش التأمين النقدى أو أية مصاريف أخرى .

هذا الأعتماد خاضع للأصول وللأعراف المنظمة للإعتمادات المستندية ( تعديل 1993 ) والغرفة التجارية العالمية النسخة رقم 500 مالم تطبق قوانين محلية أو سريان أية أعراف أخرى .

وهذا الطلب يغطى الشروط العامة لفتح الإعتمادات المستندية والذى قمنا نحن بالتوقيع عليه .

التوقيع : ........................

العنوان : ........................

حساب رقم : ....................

**BANK OF COMMERCE & DEVELOPMENT**
**(L.J.S.C)**
**HEAD OFFICE - BNGHAZI**

TLX :40298-40386
FAX :061-9097220
TEL :061 -9093295

M/S.

Dear Sirs,

**REVOCABLE/IRREVOCABLE/CONFIRMED LETTER OF CREDIT No.** ----------------------

Kindly advise, adding/ without adding your confirmation, Messrs. -------------------------------------------------------------------- -----------

that we have opened in their favor our Irrevocable/Revocable/confirmed Transferable/Revolving Credit for a sum about/not exceeding ------------------------ in words say ------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------ on behalf of ------------------------------------------------------------------------------ ----------- available for the negotiation of a draft/drafts at -------------------- days ---------------------- drawn on ---------------------------------

BANK OF COMMERCE & DEVELOPMENT
(L.J.S.C)
HEAD OFFICE - BNGHAZI

TLX :40298-40386
FAX :061-9097220
TEL :061 -9093295

...............................................................

M/S.

...............................................................

Dear Sirs,

REVOCABLE/IRREVOCABLE/CONFIRMED
LETTER OF CREDIT No. --------------------

Kindly advise, adding/ without adding your confirmation, Messrs. ------------------------------------------------------------------ ----------

that we have opened in their favor our Irrevocable/Revocable/confirmed Transferable/Revolving Credit for a sum about/not exceeding ----------------------- in words say - ------------------------------------------------------------------------------ ------------------------------------------------------------------ on behalf of ---------------------------------------------------------------------- ---------- available for the negotiation of a draft/drafts at ---------- ------- days ------------------ drawn on ---------------------------

------------------------- representing invoice cost of ---------------------
--------------------------------------------------------------------------------
--------------------------------------------------------------------------------
--------------------------------------------------------------------------------
--------------------------------------------------------------------------------
--------------------------------------------------------------------------------

C.&F./F.O.B.. ------------------- Goods are of ------------------ origin.

Partial shipments are allowed/not allowed. Transshipment is allowed/not allowed.

Shipment (s) to be effected between the ------------- 19. and the ----------- 19 both dates inclusive.

To be shipped by ------------------ from --------------- to ---------------------

The draft (s) under this credit must be drawn and negotiated not later than ------------------ in ----------------------- and must be accompanied by following required documents, marked X.

[] Full set, clean on Board Bills of Lading made out to our order, evidencing Freight Prepaid/ Payable at Destination and buyers should be notified.

[] Airway Bills/Parcel Post Receipts showing the goods consigned to ourselves for account of ---------------------------------------------.

[] Duplicate of Road consignment note, showing number of carrying trucks and goods dispatched -----------------------------------------------.

[] Original commercial Invoices in the name of the buyers in ---------- copies duly signed and certified by the Beneficiaries that the goods shipped are exactly as specified in the Proforma Invoice and not supplied or manufactured by neither a company or one of its subsidiary branches who are Black - listed by the Arab Boycott of Israel not in which an Israeli capital is invested, four copies by 1st Airmail.

[] Certificate of Origin should be stated that the goods being exported are of the National Origin of the exporting country and should be authenticated by the Chamber of Commerce and/ or Union of Industry in exporting country and certified by the

Libyan Bureau, if available or otherwise by the Embassy or Consulate of any Arab country.

[] A declaration duly signed by the exporter or the shipping company on the Bills of Lading itself or in a separate declaration, that vessel is not Black-listed and that it will not call at any Israeli port during its voyage.

[] Packing List in -------------- copies.

[] Health Certificate in Duplicate. [] Certificate of Weight.

[] Phytosanitary Certificate in duplicate. [] Certificate of Analysis.

[] Inspection Certificate. [] Veterinary Certificate.

[] Certificate of Surveillance.

The original of each of the documents, including one negotiable copy of ----------- should be forwarded direct to us by first available airmail, while the remaining documents should be sent to us by subsequent air mail.

The draft(s) together with the negotiating Bank` s Certificate stating that the original documents as instructed above been forwarded to us and that terms of the credit have been duly observed, should be sent to ---------------------------------------------------------------------------------------------------.

The draft(s) must bear the mention drawn under Bank of Commerce & Development Benghazi Main Branch` s Credit No. ------------------- dated ---------------------------------------------------------------------------------------.

This credit is not transferable by the beneficiaries, and insurance covered by the buyers has effected locally.

Provided the above maintained terms and conditions are duly complied with.

We hereby confirm that all draft(s) claim(s) so drawn shall be duly paid/ accepted on presentation at ---------------------------------------------------------.

Please effect payment under this credit by debiting our Benghazi

Head Office account in your books under advice to both of us.
Please inform us with the name of the bank through which we have to arrange our remittance.
All your charges, commissions, postage's and cost of telex` s, if any, will be at our/beneficiaries account.
This credit is subject to the Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (1993 Revision) International Chamber of Commerce Brochure No. 500.
This letter confirms our cable/ telex of -------------- confirmation of which is attached herewith.
Import License No. ----------------- Exchange Permit No. ------------------- Kindly acknowledge receipt of this credit by AIRMAIL/ TLX/FAX.

FOR BANK OF COMMERCE & DEVELOPMENT.

( نموذج مترجم )

**مصرف التجارة والتنمية**

**المركز الرئيسى - بنغازى**

الأخوة :- ..................................

بعد التحية

اعتماد مستندى قابل للإلغاء / غير قابل للإلغاء / معزز رقم ..............................

نرجو التكرم بإضافة / بدون إضافة تعزيزكم .

الأخوة :- ........................................

إننا قمنا بفتح إعتماد لصالحهم غير قابل للإلغاء / قابل للإلغاء / معزز/ قابل للتحويل / دائرى وذلك بمبلغ حوالى / لايتعدى ..............................................

المبلغ بالحروف أو الكلمات ................................................................

بالنيابة عن ...................... قابلة للتداول الكمبيالة أو الكمبيالات فى ................................ عدد ...................... ايام ............................ مسحوبة على ........................ وتمثل قيمة الفاتورة الخاصة بـ ..................................................

سى اند اف / فوب .

منشاء البضاعة تكون من أصل ................................................................

يسمح / لايسمح بتجزئة الشحن ..............................................................

يسمح بأعادة الشحن / لايسمح ..............................................................

الشحنة / الشحنات يجب أن تتم مابين يوم ...................... ويوم ..........................

متضمناً كلا التاريخين .

يجب ان يتم الشحن بواسطة ...................... من ...................... إلى ......................

الكمبيالة المسحوبة وفقاً لهذا الأعتماد يجب أن يتم سحبها وتداولها فى مدة أقصاها ............ فى ............ ويجب أن تكون مصحوبة بالمستندات المطلوبة التالية التى تحمل علامة [ x ]

[ ] مجموعة كاملة من سندات الشحن نظيفة على متن السفينة لأمرنا مبينة أن الأجرة دفعت / أو مستحقة الدفع فى ميناء الوصول ، وينوه فيها للمشترين .

[ ] وثيقة الشحن الجوى / إيصالات نقل الطرد البريدى ، تبين أن البضاعة مشحونة لنا ولحسابنا ..............................................................................................

[ ] نسخ ثانية طبق الأصل من إشعار الشحن البرى تبين عدد الشحنات الناقلة والبضاعة المبينة .

[ ] فواتير تجارية اصل من عدد ............ نسخ باسم المشترين:..............................

وتكون موقعة ومصدقة من قبل المستفيدين بأن البضاعة المشحونة مطابقة تماماً للفاتورة المبدئية وانها غير موردة أو مصنعة من قبل شركة أو أحد فروعها من الشركات المدرجة فى القائمة السوداء الخاصة بالمقاطعة العربية لإسرائيل وعدم وجود استثمار لرأس مال اسرائيلى عدد ............ نسخ بالبريد الأول .

[ ] شهادة المنشاء يجب أن تبين ان البضاعة المصدّرة من أصل وطنى من البلد المصدّر مع تصديقها من الغرفة التجارية و/ أو اتحاد الصناعة فى البلد المصدّر وكذلك يجب أن تكون مصدقة من المكتب الليبى إذا وجد او من سفارة او قنصلية أى بلد عربى .

[ ] اقرار موقع رسمياً من المصدّر او الشركة الشاحنة بسندات الشحن او بإقرار منفصل بإن الباخرة غير مدرجة بالقائمة السوداء وبأنها لن تتوقف عند أى ميناء إسرائيلى أثناء رحلتها .

- قائمة تعبئة ( نسخة طبق الأصل ) .
- شهادة صحية ( نسخة طبق الأصل ) .
- شهادة خلو من الإشعاع ( نسخة طبق الأصل ) .
- شهادة وزن ( نسخة طبق الأصل ) .
- شهادة تحليل ( نسخة طبق الأصل ) .
- شهادة بيطرية ( نسخة طبق الأصل ) .
- شهادة تفتيش - شهادة فحص ( نسخة طبق الأصل ) .

أصل كل من المستندات بما فى ذلك نسخة واحدة قابلة للتداول من ....................
ينبغى أن ترسل بواسطة البريد الجوى بينما يجب إرسال المستندات الباقية ترسل بالبريد فيما بعد .

الكمبيالات مع شهادة تداول للمصرف تبين أن المستندات الأصلية المذكورة أعلاه قد تم تقديمها لنا وأنه قد تمت مراعاة شروط الإعتماد وترسل هذه المستندات إلى

..........................................................................................

الكمبيالات المسحوبة يجب أن تشير إلى مصرف التجارة والتنمية / بنغازى الفرع الرئيسى إعتماد رقم .................... بتاريخ ..................................................

هذا الإعتماد غير قابل للتحويل من قبل المستفيدين وإن التغطية التأمينية قد تمت من قبل المستفيدين محلياً بشرط ان يتم تطبيق الشروط والألتزامات المذكورة أعلاه .

نؤكد ان كافة الكمبيالات والمطالبات المسحوبة سيتم دفعها وقبولها عند تقديمها فى

..........................................................................................

أرجو دفع قيمة الإعتماد عن طريق خصمه من حساب المركز الرئيسى فى دفاتركم بعد اخطار كل منا .

نرجو اعلامنا باسم المصرف الذى عن طريقه يمكننا عمل الإجراءات اللازمة للدفع او التحويل .

ستكون كافة المصاريف والعمولات ورسوم البريد ، والتلكس المبرق إذا وجدت على حسابنا / على حساب المستفيد .

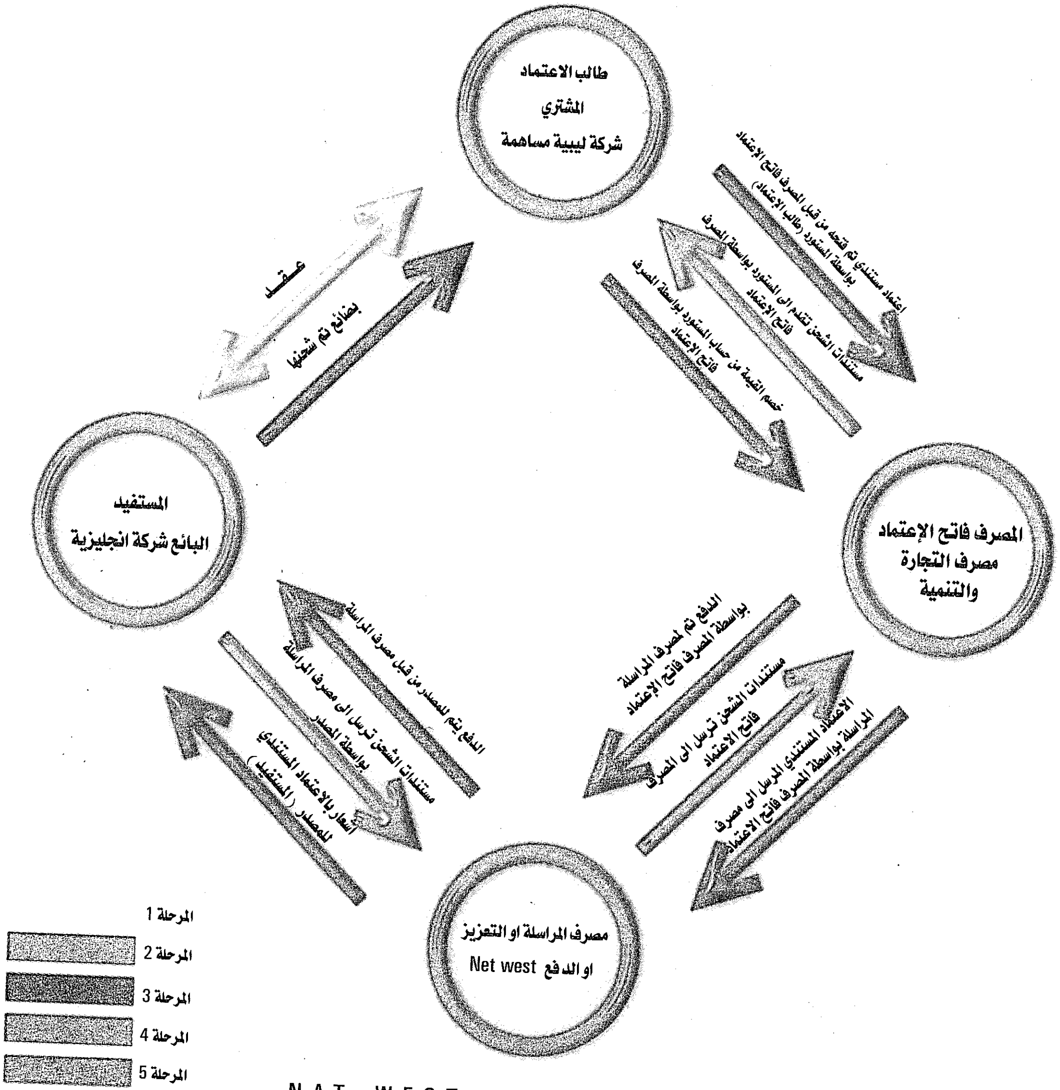
هذا الإعتماد وخاضع للأصول والأعراف المنظمة وتطبيقات الإعتمادات المستندية ( تعديل عام 1993 ) غرفة التجارة الدولية ، منشور رقم 500 .

هذه الرسالة تعزز وتؤكد برقيتنا / مبرقنا ( التلكس ) بتاريخ .................................. والمرفق مع الأوراق .

رخصة إستيراد رقم ............................ أذن صرف أجنبى رقم ..............................

نرجو أخطارنا بإستلام هذا الإعتماد عن طريق البريد الجوى / التلكس / الفاكس .

**مصرف التجارة والتنمية**




انظر منشـــــــــــــــورات مصرف NAT WEST
مع ملاحظة التعد يل في اسم طالب الاعتماد ومصرف فاتح الاعتماد
وذلك توضيحاً للقاريء الكريم .

DOECUMENTARY CREDIT - NAT WEST
41 - LOTHBUNY , LONDON - ECZ PBZ - U - K

# الفصل التاسع

## القواعد المنظمة للتصدير والإستيراد

# الفصل التاسع

# القواعد المنظمة للإستيراد والتصدير

## 9.1 . تمهيد :

أيا كانت طبيعة النظام السياسى والإقتصادى والاجتماعى ، فإن الإستيراد والتصدير يشكلان أهمية خاصة لسياسات الدول لأن زيادة الصادرات وتنظيم الإستيراد يمثلان هدفاً من أهداف السياسة الأقتصادية ، لهذا تضع الدول قواعد وضوابط مختلفة لتنظيمها ، بهدف ضمان المصالح الوطنية من جانب ، ولتفادى أية أثار سلبية قد تعيق نشاط الإستيراد والتصدير ، من جانب آخر ، والتشريعات والقرارات التى تصدرها تعكس تلك الأهداف عبر وسائل معينة تمكن الدول من الإشراف على تجارة التصدير والإستيراد .

والتشريعات الأخيرة والخاصة بتوجيه الإهتمام نحو التجارة الدولية، والمتمثل فى قرار اللجنة الشعبية العامة رقم (167) لسنة 1994 بشأن إعادة تنظيم أمانة اللجنة الشعبية العامة للإقتصاد والتجارة ، فقد جاء بمادته الأولى أن الأمانة تهدف إلى رسم السياسات الإقتصادية على المستوى الكلى والجزئى بما يكفل دعم بناء الهيكل الإقتصادى ويرفع معدلات النمو من خلال التوظيف الأمثل للموارد الإقتصادية المتاحة وتحسين معدلات الأداء لمختلف النشاطات الإقتصادية فى المجتمع بما يحقق مستوى معيشة أفضل لكافة فئات الشعب ، كذلك بتخطيط ومتابعة ورقابة أوجه الأنشطة المختلفة فى مجالات الإقتصاد والتجارة فى مجال الإستيراد والتصدير منها" إعداد الدراسات الإقتصادية والمالية والنقدية والإستثمارية والدراسات المتعلقة بالنشاط التجارى إستيراداً أو تصديراً أو توزيعاً. (1)

كذلك تنفيذ أحكام القانون التجارى والقوانين ذات العلاقة بالنشاط الإقتصادى . (2)

---

(1) (( الفقرة (2) من القرار المشار إليه المنشور بالجريدة الرسمية العدد 11 السنة الثانية والثلاثون . صفحة 289 ))

(2) (( دلالة الفقرة (4) من القرار المشار إليه انفاً ))

ولعل أهم هذه القوانين قانون الرقابة على الأسعار فيما يتعلق بخضوع السلع المستوردة لأحكامه . (1) كذلك القرارات الصادرة بشأن حظر تصدير أو إستيراد بعض السلع ، والتى تشكل فى مجملها توجهاً نحو الإهتمام بالتجارة الخارجية .

ولئن كان الهدف الذى تتوخاه تلك القرارات هو تسهيل إنسياب البضائع بهدف تشجيع التجارة الخارجية ، إلا أن هناك معطيات تتعلق بالمصالح الوطنية تستوجب وضع ضوابط للإشراف على تحقيق ذلك الهدف المزدوج ، والمتمثل فى تسهيل التجارة الخارجية مع ضمان المصالح الوطنية .

ولذلك يبرز دور المؤسسات التى تضطلع بتنفيذ آلية الدولة فى تحقيق الأهداف العامة المشار إليها ، سواء من خلال تنظيم السياسة العامة ، أوتنظيم التراخيص ، والجمارك وغيرها من المؤسسات الأخرى ذات العلاقة .

## 9.2 : المؤسسات ذات العلاقة المباشرة بالتجارة الخارجية :

أمانة اللجنة الشعبية العامة للإقتصاد والتجارة ، المركز الوطنى للمعايير والقياسات الليبية ، الجمارك ، غرفة التجارة ، غرفة الملاحة .

تؤدى هذه المؤسسات دوراً بشكل مباشر أوغير مباشر، بالنسبة لنشاط الإستيراد والتصدير،وتعمل كحلقات وفق مبادئ أساسية تعكس الإطار العام للسياسةالإقتصادية.

ونتناول هذه المؤسسات بشىء من الايجاز وبالقدر الذى يعكس فهم آلية تلك الضوابط المتعلقة بإشراف الدولة على الإستيراد والتصدير .

### 9.2.1 : الإدارة العامة للتجارة الخارجية :

فى سبيل تحقيق الأهداف العامة للتجارة الخارجية ، صدرت عدة قوانين وكذلك قرارات عن اللجنة الشعبية العامة لها علاقة مباشرة بالإستيراد والتصدير، وأهم تلك القوانين ، القانون رقم 9 لسنة 1985 الخاص بالتشاركيات . (2)

---

(1) (( قانون الرقابة على الأسعار رقم 13 لسنة 1989 الجريدة الرسمية العدد 18 .السنة السابعة والعشرون . صفحة 419 ))

(2) (( القانون رقم 9 لسنة 1985 بشأن الأحكام الخاصة بالتشاركيات . العدد 19 .السنة الثالثة والعشرون . صفحة 595 ))

والقانون رقم 9 لسنة 1992 بشأن مزاولة الأنشطة الإقتصادية. (1)
وقرار اللجنة الشعبية العامة رقم 1339 لسنة1981 بشأن قصر إستيراد السلع والبضائع على المؤسسات والشركات العامة. (2)
والقرار رقم 240 لسنة 1988 بإنشاء الجهاز التنفيذى للإستيراد، يهدف ذلك القرار إلى خلق آلية لتنظيم الإستيراد. (3)
وكذلك القرار رقم 248 لسنة 1989 بتقرير بعض الأحكام فى شأن الإستيراد. (4)

وقرار اللجنة الشعبية العامة رقم 1222 لسنة 1990 بضرورة إتباع نظام عقود البيع فوب $(F.O.B)$ فى حالة إستيراد البضائع ، كقاعدة عامة والسماح وبشكل إستئناف إستخدام عقود البيع الأخرى . (5)

كذلك بما تضمنته المادة الثامنة من القرار رقم (874) لسنة 1992 الصادر عن اللجنة الشعبية العامة بشأن تنظيم أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط والتجارة والمالية حيث أشارت إلى الضوابط التى تختص بها الإدارة العامة للتجارة الخارجية، من تنفيذ للسياسات العامة للإستيراد، سواء السياسات التجارية التى قرر فيها ضرورة التنسيق مع مصرف ليبيا المركزى فى هذا الشأن أو الخاصة ومتابعة حركة الأسواق العالمية ، وتنفيذ التشريعات المتعلقة بالإستيراد والتصدير، ومتابعة تنفيذ المؤسسات والشركات والأجهزة التى تقوم بعمليات الإستيراد والتشريعات المنظمة لها ، وكذلك متابعة حركة الأسواق والأسعار والمواصفات والشروط التجارية ونشاطات الغرف التجارية. (6)
ومتابعة نشاط غرف التجارة والصناعة والزراعة واتحاداتها الوطنية والمشتركة .

---

(1) (( الجريدة الرسمية . العدد 27 . السنة الثلاثون . صفحة 980 ))
(2) (( الجريدة الرسمية . العدد 30 . السنة العشرون . صفحة 1006 ))
(3) (( الجريدة الرسمية العدد 33 السنة السادسة والعشرون . صفحة 1103 ))
(4) (( الجريدة الرسمية العدد 24 السنة السابعة والعشرون .صفحة 651 ))
(5) (( الجريدة الرسمية العدد 10 السنة التاسعة والعشرون . صفحة 409 ))
(6) (( الجريدة الرسمية العدد 3 السنة الحادية والثلاثون . صفحة 155 ))

كذلك صدر القانون رقم (4) لسنة 1997 بشأن تنظيم آلية الإستيراد وتحديد الأسس والضوابط المنظمة للإستيراد والتوزيع . (1)

وحرصاً على ضمان المصالح الوطنية ، فى رسم سياسة إقتصادية فى مجال التجارة الخارجية صدرت قرارات تتعلق بالسلع المستوردة والمصدرة سواء بتشجيع تصديرها أو حظرها .

غير أن تلك القرارات تصدر على هيئة منشورات للمؤسسات ذات العلاقة بنشاط الإستيراد والتصدير ، ولذلك استهداء بماأستقر عليه العمل بالدول المتقدمة فى تقرير الضوابط الخاصة بالسلع المصدرة والمستوردة فإننا نقوم قياسا على التصنيف المتبع لديها بعرض امثله منها ، وحيث ان تلك القرارات لاحصرلها فإننا نتطرق إلى اربع مجموعات على النحو التالى :

**(أ) : البضائع المحظور إستيرادها :**

وهى السلع ذات الطبيعة الخاصة،والتى تعد منافية لتقاليد المجتمع .

**(ب) : بضائع محظور إستيرادها وتتطلب إذناً خاصاً :**

وهى السلع التى يمكن إستيرادها ، غير أن ذلك يتطلب إذناً خاصاً من الجهة ذات العلاقة.

**(جـ ) : بضائع محظور إستيرادها متى تم إستيرادها من غير الشركات العامة والمؤسسات :**

وهى غالباً ماتتعلق بالسلع التموينية ، والأدوية والسلع الأمنية والمعادن الثمينة .

**(د) : بضائع يجوز إستيرادها من قبل الشركات الجماعية المساهمة :**

وقد صدرت عدة قرارات حددت الأنواع التى يجوز إستيرادها .

**كذلك الأمر بالنسبة للتصدير :**

ويمكن أيضاً تقسيمها إلى ثلاث مجموعات وعلى النحو التالى :

---

(1) (( الجريدة الرسمية .العدد 12 . السنة الخامسة والثلاثون . صفحة 434 ))

**(أ) : بضائع يحظر تصديرها :**

وهى السلع التى لايجوز تصديرها، وتشمل السلع ذات الطابع الإستراتيجى، ولاخلاف بين الدول على منع تصدير السلع ذات الطابع الإستراتيجى ، سواء كان ذلك المنع يقصد به حماية المصالح الإستراتيجية ، كما هو الحال فى المنع الذى تتبعه دول الناتو (*N.A.T.O*)، بهدف حظر تصدير بعض أنواع التقنية إلى بعض الدول مثل دول أوربا الشرقية ، وبعض الدول العربية . (1)

كذلك يشمل حظر التصديرالأشياء التى تمثل إرثاً، كالآثار والمعادن الثمينة.

**(ب) : بضائع لايجوز تصديرها إلا بإذن خاص :**

وهى السلع التى يمكن تصديرها ، ولكن تتطلب الحصول على تراخيص .

**(جـ) : بضائع لايجوز تصديرها فى أوقات محددة :**

وهى السلع التىيجوز تصديرها فى أوقات معينة ، وذلك لاعتبارات تتعلق برسم سياسة التخطيط الإقتصادى بشأن زيادة الإنتاج ، وتوزيع السلع المنتجة محلياً.

والأدارة العامة للتجارة الخارجية،علىعلاقة بالمؤسسات ذات العلاقة بنشاط الإستيراد والتصدير، وتلك المؤسسات تعمل على تحقيق الأهداف التى تتوخاها الدولة فى تنظيم التجارة الخارجية ، سواء العلاقة المباشرة فى مراعاة الضوابط الخاصة بالإستيراد والتصدير .

**9.2.2 : نظام التراخيص :**

يعد نظام إستصدار التراخيص إحدى الحلقات التى تشكل رقابة الدولة على الإستيراد ، ولم يشذ التشريع الليبى عن غيره من التشريعات ، فقد نظم القانون رقم 64لسنة 1971 إستصدار التراخيص ، عند الإستيراد والتصدير. (2)

كذلك المادة 6 من قرار اللجنة الشعبية العامة رقم1207 لسنة 1990 التى أشترطت ضرورة الحصول على تراخيص عن مباشرة نشاط الإستيراد والتصدير. (3)

---

(1) (( C . M . Schmitthoff's . (1990) Export law . P. 762 ))

(2) (( الجريدة الرسمية .العدد 51 . السنة التاسعة . صفحة 907 ))

(3) (( الجريدة الرسمية . العدد 10 .السنة التاسعة والعشرون . صفحة 405 ))

وبغية تنظيم آلية الإستيراد تم إنشاء سجل للمصدرين بموجب القرار رقم 40 لسنة 1989 والذى أوجب على المصدر تسجيل نفسه فى ذلك السجل ، وربط مباشرة نشاط التصدير بضرورة القيد فى السجل ، كذلك صدر القرار رقم 136 لسنة 1991 الخاص بإنشاء سجل للمستوردين وأشترط عدم فتح تراخيص للإستيراد إلا بعد القيد فى سجل المستوردين. (1)

### 9.3 : جهاز التصدير والإستيراد :

إستكمالاً لإشراف الدولة على التجارة الخارجية تحقيقاً لتنمية الصادرات، تم إنشاء مجلس الصادرات بموجب القرار رقم (532 ) لسنة 1988 . (2)

إلا أن المجلس تم إلغاؤه بموجب القرار رقم 183 لسنة 1425م ، وتم إستحداث جهاز التصدير والإستيراد ، الذى يتكون من كافة القطاعات ذات العلاقة بالية الإستيراد والتصدير ، وله شخصية إعتبارية ، وذمة مالية مستقلة وتبعيته للجنة الشعبية العامة للتخطيط والإقتصاد والتجارة ، وهذه التبعية تفرضها العلاقة الإشرافية بين أجهزة الدولة والمؤسسات ذات العلاقة بالتجارة الخارجية. (3)

وقد تضمن القرار رقم 183 لسنة 1425م جملة من الإختصاصات تهدف إلى التطوير فى مجال التجارة الخارجية والقطاعات الإنتاجية ويشرف على كافة العمليات المتعلقة بالإستيراد والتصدير لبعض السلع ، وللجهاز إختصاصات ذات طابع إجرائى ، واستشارى ، وفنى ، بالإضافة إلى إختصاصات أخرى .

#### 9.3.1 : الإختصاصات ذات الطابع الإجرائى :

أ- يمكن للجهاز القيام باتخاذ الإجراءات الخاصة بوقف تصدير أو إستيراد بعض السلع مؤقتاً أو تحديد الكمية المصدرة أو المستوردة .

---

(1) (( أنشىء فى الأدارة العامة للتجارة الخارجية سجل للمستوردين ، يتم ادراج البيانات الخاصة به فى نموذج مبين ومعد لهذا الغرض ، الجريدة الرسمية . العدد 10 . السنة الثلاثون . صفحة 362 ))

(2) (( الجريدة الرسمية . العدد 38 . السنة السادسة والعشرون . صفحة 1263 ))

(3) (( دلالة المادة 1 من القرار رقم 183 السنة 1425 والجريدة الرسمية العدد 17 . السنة الرابعة والثلاثون . صفحة 50 ))

ب- تصنيف السلع والبضائع الموجهه نحو التصدير .

أجاز القرار المشار إليه للجهاز منح تراخيص التصدير والإستيراد وذلك للسلع المتعلقة بالإستهلاك المباشر لغرض المتاجرة . (1)

غير أن المادة 20 من القرار رقم 261 لسنة 1425م منعت الجهاز من إصدار تراخيص لبعض السلع ، حددتها المادة المذكورة على النحو التالى :-

1) المشتقات النفطية من زيوت وشحوم وغيرها .

2) السلع التموينية .

3) الأدوية والمعدات الطبية .

4) السلع الأمنية .

5) الذهب الخام والمصنّع والمعادن الثمينة .

6) التبغ والكبريت .

7) خامات وقطع غيار ومستلزمات الإنتاج فى المشاريع العامة الإنتاجية .

8) الأدوية البيطرية ومبيدات مقاومة الآفات الزراعية .

كما يمكن للجنة الشعبية العامة للتخطيط والإقتصاد والتجارة منع الجهاز من إصدار أية تراخيص لأى سلع أخرى ، وللجهاز تحديد الرسوم مقابل القيد بسجل المصدرين والمستوردين ، أو فى حالة تجديد القيد أو تسجيل علامات المصدرين والمستوردين، كذلك عند إستخراج البيانات من السجلات المذكورة ، أو فى حالة إصدار تراخيص التصدير والإستيراد وإعادتها للتصدير والإستيراد أو تجديدها، ويمكن للجهاز إقتضاء رسوم فى حالة تنظيم معارض أو أية خدمات أخرى. (2)

---

(1) (( يلاحظ أن القرار رقم 290 لسنة 1425 قد فوّض مدير عام الجهاز بإصدار تراخيص للتصدير والإستيراد فى المتاجرة صادر عن اللجنة الشعبية العامة للتخطيط والإقتصاد والتجارة بتاريخ 1425.9.9 م ))

(2) (( دلالة المادة 19 من القرار رقم 261 لسنة 1425 الصادر عن اللجنة الشعبية العامة للتخطيط والإقتصاد والتجارة بشأن التنظيم الداخلى لجهاز التصدير والإستيراد ، الصادر بتاريخ 1425.8.28 م .صفحة 14 ))

وقد أوجب القرار رقم 183 لسنة 1425م على المصارف عدم فتح الإعتمادات مالم تكن التراخيص قد صدرت من الجهاز. (1)

جـ- متابعة إجراءات تنظيم تدفق السلع الإستهلاكية المباشرة من حيث التصدير والإستيراد .

### 9.3.2 : الإختصاصات ذات الطابع الإستشارى :

حتى يتمكن الجهاز من توحيد آلية التصدير والإستيراد ، فإن القرار قد تضمن على النحو الذى بينته المادة 3 منه كافة القطاعات المتخصصة فى مجال التجارة الخارجية،كما أنه تمكينا للجهازمن المشاركة فى عضوية الهيئات والمنظمات الدولية لكى تساهم فى تطوير القرارات والإطارات داخل الجهاز من أجل دعم الصادرات الليبية وتنظيم الإتفاقيات المنظمة للتبادل التجارى مع الدول الأخرى.

ويبرز الطابع الإستشارى للجهاز من خلال المسائل الآتية :-

1- إقتراح آلية تنفيذ السياسات التجارية والمشاركة وإبداء الرأى فى حالة إقرار أو تعديل التعريفات الجمركية .

2- ويجوز للجهاز تقديم المقترحات الخاصة بدعم الصادرات الليبية ووقف تصدير بعض السلع المحلية سواء كانت فى ذلك الوقت زراعية أو صناعية أو حيوانية أو سمكية بشكل نهائى أو مؤقتٍ .

3- ويجوز للجهاز أيضاً توجيه القطاعات حول نوعية السلع المطلوبة فى الأسواق العالمية والوقت المناسب للتصدير .

4- ويمكن للجهاز المساهمة فى وضع المواصفات القياسية للسلع المصدرة أو المستوردة وكذلك توفير البيانات التى تحتاجها الشركات عن السلع والأسعار .

5- إبداء الإقتراحات حول إستيراد مواد الخام ومستلزمات التشغيل ، وتوزيع المخصصات من بعض الأجهزة على الوحدات الإنتاجية التابعة

---

(1) (( دلالة المادة 12 من القرار رقم 183 لسنة 1425 . صفحة 506 ))

للقطاعات المختلفة .

**9.3.3 : الإختصاصات ذات الطابع الفنى :**

1- ويقوم بالإشراف على الشركات والتشاركيات المنتجة أو المستوردة للسلع التى تدخل ضمن نطاق إختصاص الجهاز.

2- يتولى الرقابة على السلع المصدرة من حيث الجودة والمواصفات والتغليف والتعبئة،ويعكس حرص الجهازعلى حماية المنتجات الليبية المصدرة إلى الخارج ضماناً لها فى الأسواق العالمية .

3- ويمكن تحديد السلع التى يجب إستيرادها مقابل ماتم تصديره، ويقصد فى هذا الشأن حالة المقايضة .

وللجهاز متابعة الشروط الخاصة بعمليات التصدير والإستيراد من حيث تقدير الأسعار للبضائع .

**9.3.4 : الإختصاصات الاخرى :**

القرار المشار إليه أجاز للجهازالتدخل مباشرة فى استيراد السلع غير الإستهلاكية شريطة الحصول على قرار من اللجنة الشعبية العامة ، وكذلك يمكن للجهاز القيام مباشرة بإستيراد بعض مستلزمات التشغيل والمعدات التى تحتاج إليها السلع المحلية المعدة للتصدير، مثل : العبوات والأغلفة ومواد الحفظ، (دلالة المادة 13) إن منح الإختصاص للجهاز على هذا النحو قد يعكس بعض الصعوبات حول طبيعة الجهاز عند قيامه بكل هذا النشاط .

وينبغى ملاحظة أن نشاط الجهاز فيما يخص منح التراخيص يقتصر على التشاركيات أو فى حالة التصدير بالمقايضة والشركات الجماعية المساهمة،بينما تقوم الإدارة العامة للتجارة بإصدار تراخيص التصدير والإستيراد لشركات القطاع العام .

**9.4 : الضوابط الصحية والقياسية للسلع المستوردة والمصدرة :**

تهدف التشريعات من خلال تحديد الضوابط الصحية والقياسية للسلع المستوردة أو المصدرة إلى تحقيق امرين .

**الأول** : مراقبة السلع المستوردة من حيث ضمان توافر الشروط الصحية ومطابقتها

للمعايير والقياسات المعتمدة .

**الثاني** : أن مراعاة الضوابط الصحية ومطابقة المواصفات تعكس حرص الدولة على تشجيع الصادرات بما يكفل قبولها لدى الأسواق الأخرى .

ولعل إنشاء المركز الوطني للمواصفات والمعايير القياسية بموجب القرار رقم 62 لسنة 1985 يهدف إلى توحيد المعايير في تقييم المواصفات الخاصة بالسلع المستوردة والمصدرة . (1) وقانون رقم (5) لسنة 1990 بشأن المواصفات والمعايير القياسية والجزاءات المترتبة على مخالفة أحكام هذا القانون في حالة مخالفة المعايير والمواصفات عند الإستيراد والتصدير بالمادة الخامسة منه . (2)

وقد نصت المادة الأولى من قرار اللجنة الشعبية العامة رقم 61 لسنة 1991 على أن المركز الوطني للمواصفات والمعايير القياسية ، يعد المرجع الوحيد المختص دون غيره ، بشؤون المواصفات والمعايير القياسية ، فيما يتعلق بمجالات الإنتاج والخدمات وتوزيع السلع في استيرادها وتصديرها .

ويهدف المركز إلى إيجاد معايير ليبية للقياس وطرق المعايير واعتماد نظام وطني للقياس ومراقبة تطبيقه،كذلك إيجاد وحفظ المراجع الرئيسية للمعايير القياسية الوطنية.

وقد أشارت المادة الثالثة من القرار المشار إليه ، على إختصاصات للمركز لها علاقة بنشاط الإستيراد والتصدير منها .

وضع ، واعتماد، ونشر، ومراجعة ، وتعديل ، وإلغاء ، واستبدال، المواصفات القياسية في كافة مجالات الإنتاج ، والبناء ، والخدمات ، ومزاولة

---

(1) (( قانون رقم 5 لسنة 1990 بشأن إنشاء المركز الوطني للمواصفات والمعايير القياسية . الجريدة الرسمية العدد 27 .السنة الثامنة والعشرون .صفحة 977 .والمعدل بالقرار رقم 61 لسنة 1991 .

الجريدة الرسمية العدد 19 . السنة التاسعة والعشرون . صفحة 670 والمعدل بالقرار رقم 506 لسنة 1988 . والمعدل بموجب القرار رقم 628 لسنة 1992 . الجريدة الرسمية العدد 34 . السنة الثلاثون صفحة 1201 ))

(2) (( قانون رقم 5 لسنة 1990 بشأن المواصفات والمعايير القياسية . الجريدة الرسمية . العدد 27 . السنة الثامنة والعشرون .صفحة 977 ))

الحرف ، وتوزيع السلع ، وإستيرادها ، وتصديرها ، كذلك إصدار التصميمات، والمصطلحات الفنية ، والرموز الموحدة ، وتحديد نوعية المنتجات ، وتنسيق المواصفات العربية الليبية مع المواصفات العالمية قدر الإمكان ، تسهيلاً لتصدير منتجاتها ، وتسويقها بالخارج .

كذلك تنمية التخطيط ، وتحسين رقابة الجودة ، سعياً وراء توفير المنتج الأكثر إقتصاداً وجودة ، والرفع من الكفاءة الإنتاجية ، ومنح علامات الجودة وفقاً للقواعد التى يعتمدها ، ويجيز المركز إستعمال العلامات بعد تحديدها .

ومراقبة جودة السلع والمنتجات الوطنية والمستوردة ، وإجراء التحاليل والإختبارات للتأكد من مطابقة السلع المصدرة والمستوردة للمواصفات القياسية المعتمدة ، ويصدر شهادة المطابقة وفقاً لقواعد معينة .

والمركز الوطنى يعد المرجع الوحيد فى تحديد المعايير والمواصفات، وقد أسندت مطابقة المواصفات إلى جهة أخرى وهى" المركز الفنى لحماية البيئة " والذى يهدف إلى ضمان مطابقة السلع للمواصفات العالمية فيما يتعلق بشروط حماية البيئة .

### 9.5 : غرفة التجارة والصناعة والزراعة :

إن الغرف التجارية تلعب دوراً هاماً فى دعم تجارة الإستيراد والتصدير، والغرف التجارية لاتعد من ضمن المؤسسات الرقابية للدولة ، فهى منظمة تهتم بشؤون أعضائها .

وتأكيداً لأهمية الدور الذى تلعبه الغرف التجارية أناط القرار رقم 167 لسنة 1424م بالإدارة العامة للتجارة الخارجية ضرورة الإهتمام بالغرف التجارية .

وقد صدر القانون رقم 101 لسنة 1973 بإنشاء الغرف التجارية ، وتضمنت المادة الثانية منه أهداف الغرفة ، من تنظيم للمصالح التجارية والصناعية والزراعية وتمثيلها والإسهام فى تحقيق التعاون بين القطاعين العام والخاص لتحقيق أهداف التنمية الإقتصادية . (1)

---

(1) (( الجريدة الرسمية . العدد 7 . السنة الثانية عشرة . صفحة 241 ))

وتمارس الغرفة جميع الأعمال والتصرفات التى تساعد على تحقيق غرضها بما يتفق وأحكام القوانين الأخرى ، وقد أجاز القانون للغرف التجارية الإختصاصات التالية :-

1) تمثيل الهيئات والمنظمات والمصالح التجارية والصناعية والزراعية فى اللجان والمؤسسات والمؤتمرات التى تستدعى مصلحتها إشتراكها فيها.

2) جمع المعلومات والبيانات والإحصاءات التى تهم التجارة والصناعة والزراعة وتبويبها وتزويد الجهات والأشخاص والمؤسسات والشركات .

3) تقديم الإقتراحات والآراء والتوصيات إلى الجهات المختصة فى شأن تطوير وتنظيم الشؤون التجارية والصناعية والزراعية والتشريعات والنظم المتعلقة بها.

4) الإشتراك في اللجان والندوات والمؤتمرات الإقتصادية وفي المعارض المحلية والدولية وإيفاد الوفود التجارية واستقبالها .

5) إصذار النشرات الإقتصادية والدليل التجارى .

6) إصدار الشهادات الرسمية عن أصل البضائع والمنتجات الوطنية وعن أسعار السلع والحاصلات الرئيسية ، وسائر الشهادات التى يأذن وزير الإقتصاد للغرفة بإصدارها .

7) التصديق على الكفالات وعلى مقدرة الكفلاء المالية ، وعلى الصفة التجارية ودرجتها بالنسبة للمشتركين فى الغرفة .

8) التصديق على الأوراق والبيانات المتعلقة بالنشاط التجارى فى دائرة إختصاصها.

9) فض المنازعات التجارية التى ترفع إليها بإتفاق ذوى الشأن فى الداخل والخارج عن طريق نظام التوفيق او لجان التحكيم التى تشكلها لهذا الغرض . (1)

هذا ويأتى دور الغرفة فى آلية نشاط الإستيراد عند قيام المستورد بإحضار شهادة المنشأ من الغرفة التجارية فى البلد المصدر، وفى حالة التصدير تقوم الغرفة التجارية بإصدار شهادات المنشأ ، أو أى إجراء تتطلبه عمليات التصدير.

---

(1) (( الجريدة الرسمية . العدد 7 . السنة الثانية عشرة . صفحة 242 ))

### 9.6 : الغرفة الملاحية :

النقل البحرى يلعب دورا فى التجارة الدولية ، وتبرز أهميته فى نقل البضائع المنقولة بحراً ، فإن الضرورة تقضى بضرورة الإهتمام بدور هذا القطاع، باعتبار أن الخدمات التى تقدم للسفن والبضائع تعكس ماتطلبه التجارة الدولية ، لذا كان صدور القانون رقم 52 لسنة 1973 بإنشاء غرف الملاحة البحرية يعكس حرص الدولة على تطوير ورفع كفاءة القطاعات المتصلة بالنشاط الملاحى باعتبارها إحدى الحلقات الهامة فى بيئة التجارة الخارجية بما عبرت عنه المادة الأولى من القانون المشار إليه . (1)

وبصدور اللائحة الإدارية لغرفة الملاحة البحرية أضحت الغرفة تؤدى دوراً يتعلق بإجراءات متصلة بنشاط الإستيراد والتصدير ، منها التصديق على الكفالات وعلى مقدرة الكفلاء المالية ، وشهادات الشحن ، والفواتير وقوائم الحسابات وعلى التوقيعات الواردة بها .

كذلك تنظيم وتسوية أمور خبراء المعاينة وتحديد مقابل أتعابهم وتسوية الخسائر البحرية وتحديد التعريفة للمعاينة النفطية .

وتضمنت اللائحة أيضاً ضرورة قيام الغرفة بوضع ضوابط لحماية المورد والمصدر الوطنى متى كانت البضائع مستوردةعن طريق البحر، وفقاً للقواعد والنظم الدولية ومتابعة تنفيذها. (2)

### 9.7 : الجمارك :

تشكل الجمارك إحدى الحلقات الهامة فى دخول البضاعة وخروجها ، كما هو الحال عند الإستيراد والتصدير وتهدف الجمارك إلى ضمان دفع الضرائب الجمركية المستحقة على البضائع الواردة والصادرة ، كذلك تعد إحدى وسائل الدولة فى الرقابة والإشراف على نشاط الإستيراد والتصدير ، وقد صدر القانون رقم 67

---

(1) (( الجريدة الرسمية . العدد 41 . السنة الحادية عشرة . صفحة 2019 ))

(2) (( قرار اللجنة الشعبية رقم 313 لسنة 1423 بشأن إعتماد اللائحة الإدارية لغرفة الملاحة البحرية . الجريدة الرسمية العدد 21 . السنة الثانية والثلاثون . صفحة 728 ))

لسنة 1972 وتم تعديله بموجب القانون رقم 10 لسنة 1981. (1)

وتضمن القانون بيان الأحكام الخاصة بالبضائع المستوردة والمصدرة ، وآلية الإجراءات المتعلقة بذلك، والجزاءات المترتبة على عدم مراعاة تلك الضوابط.

والجمارك إحدى مؤسسات الدولة الإشرافية على آلية الإستيراد والتصدير حيث تقوم بتحصيل العوائد والرسوم الجمركية المستحقة على البضائع الواردة ، والمصدرة من التراب الليبى وفقاً للحدود السياسية . (2)

ويتم تحصيل تلك الضرائب عن البضائع المستوردة أو المصدرة عن طريق الدوائر الجمركية المحددة بالإقليم الجمركي ، الذى يشمل الأراضى والمياه الإقليمية الخاضعة لسيادة الدولة الليبية . (3)

وتستحق الضرائب الجمركية على البضائع المستوردة والمصدرة، وفقاً للتعريفة السائدة . (4)

غيرأنه يجوز بقرار من الخزانة تعديلها أو إستبدالها، فقد أجاز القانون فرض ضريبة إضافية لاتتجاوز 5% من الضريبة الجمركية المستحقة على بعض البضائع .

كما أنه ، وإن كانت الضريبة الجمركية وفقاً للتعريفة السائدة إلا أن للجمارك الحرية الكاملة فى تقدير الثمن، حتى لو كانت البضاعة لم تشملها التعريفة، غير أن ممارسة حق التعديل من قبل الجمارك ، يستوجب إعلاناً فى الجريدة الرسمية بتعيين تعريفة للبضائع. (5) ويجوز إخضاع البضائع الواردة من أية دولة لاتربطها إتفاقية تجارية تتضمن شرط الدولة الأكثر رعاية لضريبة إضافية . (6)

---

(1) (( القانون رقم 67 لسنة 1972 الجريدة الرسمية العدد 3 . السنة العاشرة . صفحة 1395 تم تعديل قانون الجمارك بموجب القانون رقم 10 لسنة 1981 الجريدة الرسمية . العدد 24 . السنة التاسعة عشرة . صفحة 704 ))

(2) (( دلالة المادة 8،9 من قانون الجمارك ))

(3) (( دلالة المادة1 ق ج ))

(4) (( دلالة المادة 9 ق ج ))

(5) (( دلالة المادة 37 ق ج ))

(6) (( دلالة المادة 11 ق ج ))

ويجوز تخفيض سعر الضريبة المستحقة للدول التى تبرم اتفاقيات تجارية، والتى تمنح البضائع الليبية شرط الدولة الأكثر رعاية . (1)

كما يجوز للجمارك إعفاء سلع معينة من الضرائب الجمركية، كما هو الحال فى إعفاء البضائع ذات المنشأ العربى . (2)

وفى إطار السياسة الإقتصادية التى تتبناها الدولة لحماية إنتاجها الوطنى فى اتخاذ تدابير فى حالة تخفيض الدول أسعارها بدرجة تؤثر على منتجات البضائع الوطنية. (3) والضريبة المستحقة واجبة الدفع ، ولايجوز تسليم البضائع ، إلا بعد سدادها وإتمام الإجراءات الجمركية . (4)

غير أن القانون أجاز تعليق دفع الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى مقابل ضمانات نقدية أو كفالة مالية أو غيرها مما يكون مقبولاً لدى سلطة الجمارك . (5)

وتبرز مع دورالجمارك فى آلية الأستيراد والتصدير مسألتان :

**الأولى :** تحصيل الضرائب على البضائع المستوردة والمصدّرة .

**الثانية :** تحقيق الدور الإشرافى على المراحل سواء فى حالة الإستيراد أو التصدير، ونتناول دور الجمارك فى هذا الشأن .

### 9.7.1 : حالة إستيراد البضاعة :

تضمّن قانون الجمارك جملة من الأحكام الخاصة بالإستيراد، تبدأ من خلالها علاقة المستورد بالجمارك التى يمكن تناولها عبرالمراحل التالية :-

#### 9.7.1.1 : مرحلة الإجراءات :

تبدأ هذه المرحلة بعد حصول المستورد، كما مر بنا على إذن الإستيراد وتوافر الشروط الأخرى ، إذ يقوم المستورد أو وكيله بتقديم إذن إستلام للبضاعة ثم

---

(1) (( دلالة المادة 10 ق ج ))

(2) (( الجريدة الرسمية . العدد 20 . السنة السابعة والعشرون . صفحة 523 ))

(3) (( دلالة المادة 12 ق ج ))

(4) (( دلالة المادة 8 ق ج ))

(5) (( دلالة المادة 72 ق ج ))

يقوم المخلص الجمركى ، بتقديم إقرار عن البضاعة المراد الإفراج عنها ، ومن خلال تلك البيانات يمكن للجمارك إقتضاء الضرائب والرسوم الجمركية وفقاً للتعريفة المقررة ويكون من وقع الإقرار مسؤولا عن البيانات الواردة بالإقرار، غير أنه يمكن تعديل تلك البيانات شريطة أن تكون :-

أ- قبل فتح الطرود المحددة معاينتها .

ب- أن يكون الخطأ فى البيانات نتيجة لخطأ غير عمدى .

جـ- أن تتم الموافقة على تعديل البيانات لقاء رسوم لاتتجاوزعشرين دينارا (1)

### 9.7.1.2 : مرحلة المعاينة :

بالمعاينة يتم التحقق من مطابقة واقع البضاعة مع الإقرار المقدّم والمستندات الأخرى ، وتتم المعاينة فى الدائرة الجمركية،ويجوز أن تتم فى خارج الدائرة الجمركية بناء على طلب ونفقة أصحاب البضائع وموافقة الجمارك على ذلك . (2)

وقد تتم المعاينة على كامل البضاعة أو جزء منها. (3) ، وللجمارك إعادة معاينة البضاعة متى شاءت. (4) كما يحق لها تحليل بعض المواد والتحقق من نوعها ومدى مطابقتها للمواصفات والأنظمة والتشريعات النافذة ذات العلاقة ، غير أنه إذا كان التحليل الذى تم من قبل الجمارك غير مُرضى بالنسبة للمستورد ، فإنه يجوز للأخير أن يطلب وعلى نفقته إعادة التحليل لإثبات مايخالف ذلك. (5)

وإذا تبين من خلال المعاينة ، أن المواد مضرّة فإنه مالم يقم ذوو الشأن بإعادة تصديرها ، يتولى الجمارك وعلى نفقة أصحابها وبحضورهم امر اتلاف البضاعة المستوردة وكقاعدة عامة يتم فتح الطرود والمعاينة بحضور أصحاب البضاعة أو وكلائهم غير أنه لهذه القاعدة بعض الإستثناءات، حيث يمكن للجمارك

---

(1) (( دلالة المادة 61 ق ج ))

(2) (( دلالة المواد 65 ، 67 ق ج ))

(3) (( دلالة المادة 65 ق ج ))

(4) (( دلالة المادة 68 ق ج ))

(5) (( دلالة المادة 69 ق ج ))

أن تقوم بفتح الطرود دون حضور أصحاب الشأن بشرطين :-

1) حالة الضرورة العاجلة والإشتباه بوجود مواد ممنوعة .

2) مراعاة الإجراءات الخاصة ، فإنه يمكن المعاينة بشرط مرورسبعة أيام من إخطارأصحاب الشأن وتحرير محضر من قبل اللجنة المشكلة لهذا الغرض . (1)

### 9.7.1.3 : الأثر المترتب على إجراء المعاينة :

يترتب على إتمام المعاينة أمرين :-

أ- حالة مطابقة الإقرار للواقع .

ب- حالة مخالفة الإقرار للواقع .

ونتناول تلك الآثار بشيء من الإيجاز

### 9.7.1.3 .1 : مطابقة الإقرار المقدم للواقع :

تعتمد الجمارك فى تحصيل الضرائب الجمركيةعلى جملة من المعطيات منها بيان قائمة . الشحن العامة بالسفينة وقائمة الشحن الخاصة للبضاعة المراد تفريغها ، والتى يلتزم الربان أو من يمثله بتقديمها للجمارك خلال الأربع والعشرين ساعة من وصول السفينة . (2)

ومتى تمت المطابقة بين الإقرار والواقع ، فإن القواعد المتبعة التى يتم بموجبها حساب الضريبة الجمركية على البضائع تكون على أساس القيمة ، بينما فى البضائع النوعية التى تكون منها الضريبة على أساس الوزن أو القياس وحسابها على علامات العبوات التى ترد . (3)

وتطبيق الضريبة الخاصة الجمركية فى حالة الإستيراد إستناداً لدلالة الفقرة (1) من المادة رقم 18 من قانون الجمارك، يتم وفق ضوابط معينة، كما لو كان قد تم شراؤها فى الخارج وسلمت فى مكان الإستيراد وبعد دفع المصروفات الخاصة

---

(1) (( دلالة المادة 66 ق ج ))

(2) (( دلالة المواد 48 ، 49 ق ج ))

(3) (( دلالة المادة 16 ق ج ))

بالنقل والتأمين والعمولة وجميع النفقات الأخرى عدا ضريبة الإستيراد .

كذلك يعد من الضوابط فى تقدير الضريبة أن يكون الثمن هو المقابل الوحيد للبضاعة المستوردة ، والاّ تكون هناك أية علاقة مباشرة أو غير مباشرة للبائع فى بيع البضاعة مرة أخرى أو التصرف فيها .

كما يشترط أيضاً ، عدم وجود أية علاقة تعاقدية أو تجارية ، إلا تلك العلاقة الناشئة عن بيع البضاعة المراد تقديرها ، والاّ تتجاوز النفقات أو الخصم الذى يدخل فى تقدير الثمن أكثر من القيمة المسموح بها فى بضاعة مماثلة .

ومتى تمت مراعاة تلك الضوابط ، فإن تقدير الضرائب الجمركية يتم كما لوعرضت البضاعة فى سوق منافسة حرة بين بائع ومشترى يستلم البضاعة فى ميناء أو مكان دخولها للبلد المستورد ، مع إفتراض أن البائع قد تحمل جميع التكاليف حتى تاريخ تسلمها فى ذلك الميناء ويقصد بالنفقات فى هذا الشأن أجور النقل والشحن والتأمين والعمولة والسمسرة وغيرها حتى ميناء التفريغ ، ولايدخل فى هذا تقدير الثمن المستحقة عليه الضرائب الجمركية ومايتحمله المشترى من الضرائب والرسوم والنفقات التى تستوجب فى البلد المستورد.

وإذا كانت البضاعة مدينة بنقد أجنبى أو بحسابات إتفاقية أو بحسابات غير مقيمة أو حسابات قابلة للتحويل ، فإن تقدير البضاعة يتم على أساس القيمة الفعلية مقومة بالعملة الوطنية فى ميناء الوصول .

وإذا قامت الجمارك بتحصيل الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم، وتبين أنها أقل مما تستحق قانوناً ، فإن المستورد يلتزم بدفع المبالغ المستحقة للجمارك،غير أنه إذا تم إستيفاء ضرائب ورسوم أكثر مما تستحق فانها تُرجَّع إلى من دفعها ، متى كان تحصيلها قد تم بطريق الخطأ ، وإذا كانت القيمة المقر بها فى الإقرار غير واقعية ليتم على أساسها أحتساب الضريبة المقررة ، فإن للجمارك الخيار فى أخذ البضاعة ودفع الثمن المقر به للمستورد ، مع إضافة علاوة تقدر 5 % وتردّ له الفوائد والضرائب التى يكون قد دفعها وذلك خلال خمسة عشر يوماً

من تاريخ الإقرار ، أو أن تأخذ الضرائب . (1)

**9.7.1.3 .2 : حالة عدم مطابقة الإقرار للواقع :**

قد يكون هناك تباين بين المستورد وبين الجمارك حول البيانات الواردة بالإقرار وما كشفه الواقع عند المعاينة والتباين يرجع إلى سببين :

الأول له علاقة بالناقل ففى هذه الحالة قد يدرج المستورد بياناً ، إعتماداً على البيانات الواردة فى سند الشحن ، إلا أنه قد يتبين له ان البيان خلاف ذلك ، فإن الناقل يتحمل المسؤولية عن ذلك التباين . (2)

ولتفادى وجود شبهة التهريب ، فإن المادة 55 من قانون الجمارك أعطت الربان مهلة ستة أشهر، ولايكون المستورد مسؤولا عن ذلك إذا كان راجعاً لخطأ من الناقل .

الثانى له علاقة بالمستورد إذا كان الخلاف بين المستورد والجمارك بشأن تصنيف البضاعة ، كما هو الحال عند إمكانية خضوع البضاعة لبندين مختلفين أو أكثر، وترتب على ذلك إختلاف تحديد الفئة الضريبية ، كما هو الحال اذا كان المستورد أو المخلص الجمركى يرى تصنيف تلك البضاعة يخضع لبند معين تكون مثلاً النسب المقررة 20 % ، بينما ترى الجمارك خلاف ذلك وإخضاعها لبند بحيث تكون النسبة أكثر مثلاً 30 % ، فإن الضريبة تخضع للفئة الأعلى . (3)

**9.7.1.4 : حالة وجود شك فى تقدير البضاعة المقر بها :**

تبرز تلك الصورة عند عدم تقديم فواتير أو حساب النولون ، فإن للجمارك أن تقدر البضاعة ، وفقاً لما تراه ، إلا أن ذلك ، يستوجب إخطار مالك البضاعة بذلك التقدير .

ويترتب على وجود خلاف بين المستورد والجمارك ، حول مقدار الضرائب الجمركية أو مصدرها أو ما إذا كانت الضريبة واجبة الدفع أم لا فى خضوع فإنه

---

(1) (( دلالة المادة 20 ق ج ))

(2) (( دلالة المادة 54 ق ج ))

(3) (( دلالة المادة 21 ق ج ))

البضاعة للضريبة من عدمه

وكقاعدة عامة يعد ماقررته الجمارك من ضرائب مناسبة ويتعين على المستورد دفعها ولكن يحق للمستورد الإعتراض على ذلك التقدير عبر وسيلتين :-

**الأولى** : إعتراض المستورد على التقدير بإحالة الأمر إلى مدير عام الجمارك فى نموذج معد لهذا الغرض يبين أسباب الإعتراض على الضريبة ، خلال عشرة أيام من تاريخ إخطاره بذلك .

**الثانية** : أن يتم الإعتراض عند الدفع مع الإحتجاج ، فى الحالة ، يقوم المستورد بدفع القيمة المقدرة من قبل الجمارك،إلا أنه يطلب من الموظف المختص بأن يسلمه إيصال الدفع مع الإحتجاج قبل سحب البضاعة ، ومتى تم ذلك، فإن لصاحب البضاعة الحق أن يلجأ إلى القضاء لإقامة دعوى إسترداد المبالغ المستحقة شريطة أن يقدّم الإيصال الخاص بالدفع ، وأن يقيم الدعوى خلال مدة ستة أشهر .

## 9.7.2 : حالة تصدير البضاعة :

مالم يرد نص خاص يتعلق بالتصدير ، فإن الأحكام العامة الواردة بقانون الجمارك تسرى أيضاً فى حالة التصدير ، وقد أشرنا إليها فى بداية هذا الفصل وتسرى تلك الأحكام عبر آلية سلسلة من الإجراءات ، ويقوم المصدر بعد ذلك بتقديم الإقرار إلى الجمارك ، ويؤدى الرسوم الجمركية الخاصة بالبضاعة المصدرة وفقاً للتعريفة السائدة ، وتكون القيمة التى يجب الإقرار عنها فى حالة التصدير مساوية للسعر العادى للتصدير وقت تسجيل الإقرار المقدّم إضافة إلى جميع المصاريف حتى مكان التصدير ، غير أن القيمة لاتمثل ضريبة الصادر كذلك ضريبة الإنتاج، وغيرها مما يرد على البضاعة عند التقدير. (1)

وقد أوجب قانون الجمارك على المصدر تقديم الفاتورة الأصلية الخاصة بالبضاعة مصدقاً عليها من الجهة الموردة . (2)

---

(1) (( دلالة المادة 35 ق ج ))

(2) (( دلالة المادة 36 ق ج ))

وذلك بغرض الإستئناس بها لتقدير الثمن ، أو أن يطلب من الجمارك فى حالة التقدير أن تقدم خطاب اعتماد المساعدة على تثمين البضاعة بالنسبة للمصدر .

فى ضوء تلك المعطيات تتم عملية الإستيراد والتصدير من خلال الجمارك ليس فقط باعتبارها الجهة المناط بها أمر تحصيل الرسوم والعوائد الجمركية ولكن باعتبارها أداه من أدوات الدولة الإشرافية على آلية نشاط الإستيراد والتصدير .

## 9.8 : الخطوات العملية والمستندية لنشاط الإستيراد والتصدير :

خلافاً للبيوع المحلية ، فإن البيوع الخاصة بالإستيراد والتصدير تتم وفق آلية تخضع لجملة من المعطيات ، ولسلسة من الإجراءات ، تمليها طبيعة العلاقة ذات الطابع الدولي ، وكذلك السياسة العامة للدولة فى مجال الإستيراد والتصدير ، إضافة إلى العقود التى تنشأ عن عمليات الإستيراد والتصدير.

رغم أن المسائل الإجرائية **ذات طابع متغير**، إلا أنه لايضير عرض الواقع العملى فى ليبيا تعميماً للفائدة وعلى السياق الوارد فى المثال التالى :

### 9.8.1 : آلية الإستيراد المستندية :

لو افترضنا أن تاجراً من بنغازى أراد إستيراد بضائع من تاجر بدولة أخرى انجلترا مثلاً ، فإن خطواته فى ذلك الإتجاه تمر عبر مراحل عديدة تكون فى الغالب على شكل مراحل :-

#### 9.8.1.1 : المرحلة الأولى :

لايمكن للمستورد الحصول على موافقة بالإستيراد إلاعند تقديم بيان بحركة رصيد صادراته ، بمعنى أن تكون قيمة الإستيراد معادلة لقيمة ماكان قد تم تصديره من قبله ، ودخول قيمة تلك الصادرات بالعملة الصعبة فى حسابه بأحد المصارف التجارية .

- يقوم المستورد ، بعد ذلك ، بتحديد نوع البضاعة المراد إستيرادها ، على أن يتأكد من أن تلك البضاعة لاتخضع لضوابط الحظر أو أى قيد ، وفى سبيل معرفة ذلك يتعين على المستورد التأكد من القرارات النافذة التى أصدرتها أمانة الإقتصاد والتجارة ، وكذلك النشرات التى يصدرها جهاز التصدير والإستيراد لبيان السلع التى

يجوز إستيرادها أو تلك التى يخضع إستيراد لجملة من الضوابط .

فإذا تبين للمستورد عدم خضوع البضائع المراد إستيرادها لأى نوع من تلك الضوابط فإنه يقدم قائمة عرض بالبضاعة المراد إستيرادها تحوى بيانات تتعلق بنوعها، وفق النموذج الخاص بالإستيراد .

- يقوم الجهاز بالتأكد من الوضع القانوني للمستورد وإثبات قيده في سجل المستوردين . (1) وإذا ماتحقق ذلك ، فإن جهاز التصدير والإستيراد يقوم وفقاً للقرارين رقمى 100 - 137 الصادرين عن أمانة اللجنة الشعبية العامة للإقتصاد، بإصدار رخصة إستيراد . اذا كان الجهاز مخولاً بإصدارها .

- وعند حصول المستورد على رخصة إستيراد يبدأ مباشرة إجراءاته مع المصدر، والإتفاق معه بشأن البضاعة المراد إستيرادها ، وطريقة تسليمها، ودفع الثمن، ونوع العقد ، ووسيلة النقل ، إضافة إلى الشروط الأخرى .

### 9.8.1.2 : المرحلة الثانية :

آلية هذه المرحلة تتوقف على نوع العقد بين المستورد والمصدر ، فإذا كانت العلاقة بين المصدر والمستورد خاضعة لأحد العقود التالية (*F.A.S*) ، أو (*F.O.B*) أو (*EX - WORK*) كما مر بنا فى الفصل الثانى ، والرابع ، فإن الأصل فى تلك العقود يقوم المستورد بالتعاقد مع الناقل بحسب كمية البضاعة ونوعها وطبيعة العلاقة التأجيرية بينهما .

ففى عقد بيع فوب (*F.O.B*) ، كما مر بنا فى الفصل الثانى ، وكذلك فىعقدى (*F.A.S*) و(*EX-WORK*) يقوم المستورد بتحديد السفينة وإخطار المصدر بتاريخ وصولها إلى ميناء. الشحن . ويحدد حجم البضاعة ، ونوعها وطبيعة العلاقة التأجيرية بين المستورد والناقل .

فإذا كانت الشحنة كبيرة ويتطلب نقلها على عدة دفعات فإن العلاقة التعاقدية غالباً ماتخضع لسند إيجار قد يكون لفترة زمنية محددة . (2)

---

(1) (( قرار رقم 136 لسنة 1991 . العدد 10 . السنة الثلاثون . صفحة 362 ))

(2) (( الفصل الأول ))

أما إذا كانت الشحنة محدودة ، فإن المستورد غالباً مايتعاقد على أساس إيجار السفينة بالمرحلة ، ويكون سند الشحن أساساً لتلك العلاقة التأجيرية . (1)

وفى فرضنا ، إذا ماقام المستورد بالتزاماته التعاقدية تجاه المصدر ، فإنه وبشكل عام ، ينتظر بالمقابل قيام المصدر بالتزاماته المقابلة وهى إرسال المستندات المتعلقة بالبضاعة .

ويتم عادة إرسالها بطريقة البريد، أو عن طريق المصرف إذا كان قد دفع ثمن البضاعة بواسطة الإعتماد المستندى .

- يقوم الوكيل الملاحى بإخطار المستورد بوصول السفينة لإتخاذ الإجراءات الخاصة بإستلام البضاعة وهى المرحلة الثالثة والأخيرة .

### 9.8.1.3 : المرحلة الثالثة :

وهى مرحلة إستخراج البضاعة ، فبعد أن يقوم المستورد بتسليم سند الشحن للوكيل الملاحى مقابل أمر التسليم .

ويرفق المستورد أمر التسليم ، مع إقرار جمركى والمستندات الأخرى منه أو من خلال المخلص الجمركى إلى السلطات الجمركية . (2)

يتم إتحاذ الإجراءات الجمركية على النحو الذى تم بيانه فى موضوع آخر من هذا الكتاب ، فتقوم السلطات الجمركية بالتفتيش والمطابقة ، وإذا ماتم ذلك ، فإنها تصدر للمستورد (إذنا بالإفراج من خلال مستند معد لهذا الغرض) وبعد ذلك، يقدم

---

(1) (( الفصل الثانى ))

(2) المستندات المرفقة :-

- إقرار جمركى ج . ل . نموذج رقم 5 .
- فاتورة الشراء ،وشهادة المنشأ معتمدة من الغرفة التجارية ومصدقة من مكتب الأتصال الخارجى ، غير أنه إذا كانت صادرة من غرفة التجارة العربية البريطانية لايتطلب تصديقها من قبل المصدر .
- رخصة إستيراد ، وبيان التسليم من الناقل أو وكيله الملاحى ، أى شهادة قد يقتضى توافرها خصوصاً بالنسبة لبعض البضائع .

المستورد إذن الإفراج والإفراج الجمركى إلى مقاول الشحن والتفريغ . (1)

حيث يتم تسليم البضاعة للمستورد وفقاً لنموذج (ج أ). (2)

## 9.8.2 : آلية التصدير المستندية :

قياساً على المثال السابق ، إذا ماأراد تاجر من بنغازى تصدير بضاعة إلى تاجر فى دولة أخرى ، فإن آلية التصدير تخضع لعدة مراحل مع مراعاة أن المسائل الإجرائية **ذات طابع متغير** والواقع العملى يعكس تلك المراحل التى نقوم بتوضيحها بشئ من الإيجاز على النحو التالى :

### 9.8.2.1 : المرحلة الأولى :

يقوم المصدر كما هو الحال عند الإستيراد بتحديد نوع البضاعة المراد تصديرها، ثم التأكد ماإذا كانت خاضعة للحظر أو أن تصديرها يتطلب مراعاة بعض الضوابط ، وللمصدر فى سبيل معرفة ذلك ، مراجع التشريعات النافذة ، وكذلك النشرات التى يصدرها جهاز التصدير والإستيراد .

وبعد ذلك يقدم طلب التصديروفقاً للنموذج المعد لذلك (نموذج رقم 4) .

مرفقا بالمستندات التالية :

1- إثبات القيد فى سجل المصدرين .

2- تقديم شهادة من المصرف تفيد بأن قيمة البضاعة المصدره قد تم دفعها من قبل المستورد بالعملة الصعبة سواء فى شكل إعتماد مستندى أو تحويل نقدى .

3- قد يقتضى الأمر ضرورة الحصول على موافقة قطاع معين ، فعلى سبيل المثال ، قد يستوجب موافقة أمانة الثروة البحرية عند تصدير الأسماك أو موافقة أمانة الصناعات الثقيلة عند تصدير المعادن.

---

(1) (( الشركة الإشتراكية للموانى والتى تم تأسيسها بموجب القانون رقم 21 لسنة 1985 . الجريدة الرسمية . العدد 29 . السنة الثالثة والعشرون . صفحة 941 ))

(2) (( يعد من أربع نسخ الأولى يحتفظ بها المستورد ، والثانية تسلم للجمارك بغرض خروج البضاعة من الميناء ويحتفظ مقاول التفريغ بالنسختين )) .

### 9.8.2.2 : المرحلة الثانية :

مـالم يكـن عقـد البيـع المبـرم بيـن المصدروالمســتورد أحـد العقـود التاليـة (F. O. B) . (1) أو (EX-WORK) أو (F.A.S) . (2)

حيث أنه وفقا لهذه العقود كما مربنـا فـإن المستورد وليس المصـدر هـو الـذى يقوم بتوفير وسيلة النقل .

أما بقية العقود الأخرى ، فإنه فى حالة التصدير يقـوم المصـدر بالتعـاقد مـع الناقل لشحن البضاعة المراد تصديرها . ويعكـس الواقـع العملـى الإجـراءات المتبعـة فى هذا الشأن – وعند إستخدام وسيلة نقل بحرية يتعين على المصدر إتخاذ الترتيبات الأتية :

– يقوم المصدر ( الشاحن ) بإدراج البيانات الخاصة بالبضاعة المراد تصديرهـا فـى نموذج معد لهذا الغرض .

وتعرف إصطلاحاً (*Booking Form*) يقدمه إلى الناقل أو وكيله.

– وعند حصول الموافقة مـن قبـل النـاقل ، يقـدم المصـدر إلـى الجمـارك المسـتندات الواجب توافرها فى حالة التصدير. (3)

لغرض الفحص والمطابقة وذلك على النحو الذى تم بيانه سابقاً .

### 9.8.2.3 : المرحلة الثالثة :

بعد حصـول المصـدر على إذن دخـول البضـائع للحضـيرة الجمركيـة ، تقـوم سلطات الجمـارك بـالتفتيش علـى البضـائع والتـأكد مـن إتبـاع الإجـراءات المتعلقـة بالتصدير من الناحية الجمركية بناء على الإقـرار الذى يقدمـه المصـدر وفقـاً لنمـوذج

---

(1) (( أنظر الفصل الثانى ))

(2) (( أنظر الفصل الرابع ))

(3) (( المستندات التى يتوجب على المصدر تقديمها لمصلحة الجمارك :
موافقـة جهـاز التصدير والإستيراد ، الشهـادة الصحيـة متى تطلب تصدير بضائع يستوجب توافر مثل هذه الشهادة ، شهادة المنشأ صـادرة عن الغرفة التجاريـة ومعتمدة ، اضافـة إلى ذلك فاتورة الشراء وفاتورة البيع وشهادة عدم الممانعة بالتصدير من بعض الشركات ذات العلاقة بالبضاعة ))

رقم ( ج . ل 33 ) .

وإذا ماتمت المطابقة تصدر السلطات الجمركية " إذن الشحن " ويقدمه المصدر مع بقية المستندات الأخرى إلى قسم التصدير والذى بدوره يقوم بإعداد قائمة حساب بعوائد المناولة والتخزين ، وعند دفعها من قبل المصدر أو وكيله " عادة المخلص الجمركى " .

– وعند إتمام عمليات الشحن ، يقوم القسم المذكور بتسليم إذن الشحن للوكيل الملاحى مؤشراً عليه من الخلف بعدم الممانعة، وترتيباً على ذلك يقوم الوكيل الملاحى بإصدار سندات الشحن وتقديمها للربان لغرض توقيعها .

عملا بدلالة المادة 200 بحرى يقوم الربان بالإحتفاظ بنسخة ، ويسلم الباقى للمصدر الذى يحتفظ بنسخته ، ويرسل النسخة الأخرى إلى المستورد باعتباره مرسلا إليه .

وتلك آلية الإستيراد والتصدير، فى واقعها الحالى وعلى النحو الذى تم بيانه، مع مراعاة أن هذه الآلية الإجرائية ذات طابع متغير .

ولعل أهم تطور ساعد فى تنظيم تلك الآلية إلى حد ما ، هو تولى جهاز التصدير والإستيراد تنظيم العمليات المتعلقة بنشاط التصدير والإستيراد .

ذلك أن قيام جهة واحدة بذلك النشاط يؤدى إلى توحيد آليه الإشراف، ويساعد على تفادى تضارب الإختصاصات بين القطاعات ذات العلاقة بالتجارة الخارجية ، ويساهم فى توفير الوقت من الناحية الإجرائية والمستندية والذى بدوره يساعد على الإبتعاد عن الروتين المستندى الذى يعيق حركة التصدير والإستيراد .

كما أنه يعد خطوة فى الإتجاه الصحيح قد يساعد مستقبلاً على تبنى نظام " آحادية المستند " (*Singal Adminstration Document*) مايعرف إصطلاحاً (*S.A.D*) والذى أتبعته الدول المتقدمة فى مجال التصدير والإستيراد. (1)

حيث تتم كافة العمليات المستندية لنشاط التصدير والإستيراد من خلال مستند وحيد تدرج به كافة البيانات المطلوبة .

---

**(1) (( C . M . Schmitthoff's . (1990) Export trade. P. 774 ))**

# المراجع العربية


1- د. أحمد محمود حسنى . 1983 - " البيوع البحرية " - عقد *C.I.F* ، *F.O.B*- الناشر - دار المعارف .

2- د. أحمد محمود حسنى . 1980 - " النقل البحرى الدولى للبضائع " - الناشر منشأة المعارف - الأسكندرية .

3- د. أحمد محمود حسنى . 1991 - " عقد النقل البحرى " - الناشر منشأة المعارف - مصر .

4- د. أحمد عبد الحميد عشوش . 1977 - " القانون البحرى الليبى " . الجزء الثانى - الناشر الشركة العامة للنشر والتوزيع والأعلان - مطابع الثورة .

5- د. أحمد عبد الرحيم - حسين عبد الرحيم . 1979 - " المسؤولية المدنية " . الطبعة الثانية - الناشر - دار المعارف - القاهرة .

6- د. أحمد شكرى الحكيم . 1971 - " التأمين وإعادة التأمين فى إقتصاديات الدول النامية " - الناشر مكتبة الأنجلو المصرية .

7- خليفة محمد عبدالله 1994 " المختصر فى شروط التأمين البحرى " ، الناشر شركة ليبيا للتأمين - بنغازى .

8- رضا عبيد . 1992 - " القانون التجارى " .

9- د. صلاح الدين الناهى . 1981 - " الوجيز فى القانون البحرى " - الناشر المؤسسة العربية للدراسات والنشر - بيروت .

10- د. على جمال الدين عوض . 1978 - " القانون البحرى " - الناشر - دار النهضة العربية .

11- د. على البارودى . 1983 - " مبادئ القانون البحرى " - الناشر - دار المعارف بالإسكندرية .

12- د. على حسن يونس . " القانون البحرى " - الناشر - دار الفكر العربى .

13- د. عبد الرازق السنهورى . 1964 - " عقود الغرر وعقد التأمين " . الجزء السابع - الناشر - دار النهضة العربية .

14- د. عبد الرازق السنهورى . 1958 - " الحوالة والأنقضاء " . الجزء الثالث - الناشر - دار احياء التراث العربى - بيروت .

15- د. عبد الحميد النجارى . 1968 - " الدفوع فى القانون المصرى " - الناشر المطبعة المصرية - الإسكندرية .

16- د. مصطفى كمال طه . 1971 - " الوجيز فى القانون البحرى " - الناشر المكتب المصرى الحديث .

17- د. مصطفى كمال طه . 1989 - " مبادئ القانون البحرى " - الناشر الدار الجامعية .

18- د. محمود سمير الشرقاوى . 1970 - " القانون البحرى الليبى " - الناشر المكتب المصرى الحديث .

19- د. محمود سمير الشرقاوى . 1986 - " القانون البحرى " - الناشر دار النهضة العربية - القاهرة .

20- د. هشام فرعون. 1985- " القانون التجارى البحرى " - الناشر المطبوعات الجامعية .

21- د. هانى دوريدر . 1993 - " الوجيز فى القانون البحرى " . الجزء الأول - الناشر مكتبة ومطبعة الإشعاع - الإسكندرية .

22- د. يعقوب صرخوه. 1993 - " الوسيط فى القانون البحرى الكويتى " -الناشر مؤسسة دار الكتب الكويت . الجزء الأول . الطبعة الثانية .

# المراجع الأجنبية


1. An thony George (1986) The new institule cargo clauses - J. maritime law and Commerce.

2. Arnould (1981) law of marine insurance an averge . Published by Stevens and Sons .

3. Brown . H . R (1983) marine insurance. Published by Wither by and Co.

4. Brown. R. (1982) The institute Cargo clauses . Published by Wither by and Co.

5. B . S . Whoble . (1975) Uniform Customs and practice for Documantary Credit 1974 J.B.L.

6. B. S . Wheble (1976) Documentary Credit the international chamber of Commerce code of practice - J. maritime law and Commerce.

7. Baker . D. Mark . (1987) "Containers Condition law and practice of carriage of goods by sea ".

8. Bannister . J.E . (1974) Cantainers and marine insurance - J. maritime law and Commerce.

9. Bengamin's . (1989) Sale of good Published by Sweet and Maxwell - London .

10. Carle MC Dowell . (1972) Container ization Comment on insurance and liability J . maritime law and commerce.

11. Carver. (1982) Carriage of goods by sea Published by Stevens.

12. Charles Del Busto. (1990) Are stand by letter of Credit aviable alternative to Docmantary Credit - J. international Banking .

13. Chorley & Giles . (1988) Shipping law - Published by pitman.

14. Christopher . S . AX Worthy . (1971) The Revision of the Uniform Customs on Documentary Credit - J.B.L.

15. Clive M. Schmitthoff's . (1983) The new Uniform custom for letter of Credit J.B.L.

16. Clive .M. Schmiitthoff's . (1987) Discrepancy of Documents in letter of Credit transaction - J.B.L.

17. Clive .M. Schmitthoff's . (1957) Confirmed Documentary Credit and Export Business J.B.L.

18. Clive .M. Schmitthoff's . (1990) Export law. Published by Stevens and Sons. London.

19. Clive .M. Schmitthoff's . (1986) The law and practice of international trade Published by Stevens and Sons . London.

20. Clive .M. Schmitthoff's . (1988) Transferable letter of Credit - J.B.L.

21. Clive .M. Schmitthoff's . (1968) The Unification of the law of international Trade . J.B.L.

22. D.M. Day . (1982) The law of international trade. Published by Butterworths.

23. David Class & C. Cashmora . (1989) Intruduction to the law of Carriage of goods . Published by Sweet & Maxwell.

24. David . Tiplady . (1989) Introduction to the law of international trade - Published by B. Sp . Professional Book . London.

25. David .M. Sassoon .The origin of F.O.B and C.I.F terms and factor influencing their choice.

26. Debatista . (1990) Sale of goods Carried by Sea - Published by Butterworth - London.

27. Dewe Y.R . Villareal . (1971) The Concept of Due Dilguncc in Maritime Law. J . of Maritime Law and Commerce.

28. Donald O'may. (1985) The new marine policy and institute clauses - J. maritime law and Commerce.

29. Dvis and Purvis . (1975) Commercial Documentary Credit - Published by Butterworths . London.

30. E.P. Ellinger . (1987) The Uniform customs - their nature and the 1983 Revision - J. LLoyd's maritime and Commerce law.

31. E.P.Ellinger . (1981) fraud in Documentary Credit transaction - J . B. L.

32. F.M. Ventris . (1990) Banker's Documentary Credit - Published by Lloyd's of London Press Ltd.

33. Frans . de Rooy . (1984) Documentary Credit - Published by kluwer law - London .

34. Frederic .S . R Sanborn . (1989) Origins of early english maritime and Commercial law . Published by Professional book.

35. G. Ronfors . K . (1967) Container transport and the Hague Rules . J.B.L.

36. Goods .R. M . (1980) Reflection on letter of Credit - J. B.L.

37. Gunnar lager gren. Auniform law of international sale of goods . J.B.L.

38. International chamber Commerce Publication No. 500 .

39. Ivamy . (1989) Carriage of goods by sea . Published by Butterworths.

40. Ivamy . (1991) Carriage of goods by sea . Published by Butterworths.

41. Ivamy . (1979) marine insurance Published by Butterworths - London.

42. Ivamy . (1982) Case Book on Carriage of goods by sea . Published by Lloyd's of London Press Ltd.

43. J.D Feltham . (1975) The appropriation to the C.I.F Contract of goods cost or damaged at sea . J.B.L.

44. James wong kong kee . (1970) Containerisation its legal implication - Malay . law Rep.

45. Jan R amberg . (1980) Incoterms U.N Conuention on international sale of goods Conferance.

46. John .C.Reitz . (1988) A history of cutoff rules as from of caueat emptor- part -1- 1980 UN Conuention on the international sale of goods - Published by the American Journal Comparative law.

47. John .F. Willson . (1988) Carriage of goods by sea Published by pitman.

48. John Honnold . (1989) Documantary history of Uniform law of international Sale . Published by kluwer.

49. Joseph .B. Ockrath . (1977) insurable interest in maritime law - J. maritime law and Commerce.

50. Lownes and Rudolf . (1975) General average - Published by Stevens & sons London.

51. Magrah & Guttaridge . (1984) The law of Commercial banker's Credit Published by Europa Publication limited - London.

52. Malcoln Clarke . (1988) Containers Proof carriage Published by the international Commercial law series.

53. Mark . Hop Good. (1989) law of Banking Published by Butterworths - London.

54. N.G . Hudson . (1986) The institute clauses hand book - Published by Lloyd's of London Press Ltd.

55. N.J.J Caskell . Cdcbal & Swatton. (1988) Shipping law - Published by pitman.

56. Nicole leloir . (1985) The Lloyd's marine policy and the institute cargo clauses . J.B.L.

57. P.S.A Tiyah . (1990) The sale of goods Published by pitman - England.

58. Penn & A. Arora . (1987) The law and practice of international Banking - Published by Sweet and Maxweel - London.

59. Peter koh soon kwang . (1988) Insurable risks and the new institute cargo clauses J- maritime law and Commerce.

60. Peter winship . (1984) The Scope of the vinna convention on international sale of goods.

61. Pual Todd. (1991) Modern Bills of lading - Published by Blakwell Publication. London.

62. Pual Todd . (1990) Bills of lading and Banker's Documentary Credits Publlished by Lloyd's of London Pres Ltd.

63. Pual Todd. (1983) Salers and Documentary Credit - J.B.L.

64. R .J. Lambeth . ( 1986) Templeman on marine insurance - Published by pitman London.

65. R . Bradgate and Nigal Savage . (1991) Commercial law . Published by Butterworths.

66. R.C.Spring all . (1987) The transport of goods in refrigerated Container - J. maritime law and Commerce.

67. Rolfeberth . (1977) Documantary Credit in Germany and England - J.B.L.

68. Rollf C. berth and E.P. Ellinger . (1983) Deferred payment Credit - Comporative Analysis of their special problems - J.maritime law and Commerce.

69. S . manka bady . (1982) The new Lloyd's policy Cargo - J . maritime law and Commerce.

70. S. Mankabady . (1978) Carriage of goods by sea - Published for the Brititute of international and Comparative law - London.

71. Scachar . Y. (1978) Containers and Bills of lading as receipt - J.maritime law and Commerce.

72. Scrutton . (1974) Charter parties and Bills of lading . Published by Sweet and Maxwell.

73. THEA KRAPP . ( 1985) The limitation Conuention for international sale of goods . J. of world trade law.

74. Timothy .J. Armstrong . (1981) Packing trends and implication in the Container Revolution - J . maritime law and Commerce.

75. Todd Paul . (1990) Bills of lading and Banker's Documentary Credit - Published by Lloyd's of London Press .

76. Walke . (1970) Export Documentation and practice - Published by Butterworths - London .

77. Wiliam Telely . (1988) Marine Cargo Claims Published by international shipping Publication Canada.

78. Zaphiriov . G. A. (1963) Sea worthiness . J.B.L.

الشركة العامة للورق والطباعة
مطابع الثورة / بنغازى

الشركة العامة للورق والطباعة
مطابع الثورة / بنغازى